0 34/27

10 34/27

МОРСКІЯ ПИСЬМА

ЧЕРНОМОРЦА.

СѢВЕРЪ РОССІИ

ВЪ ВОЕННО-МОРСКОМЪ И КОММЕРЧЕСКОМЪ ОТНОШЕНІЯХЪ.

Изданіе журнала Русское Обозрѣніе.

МОСКВА.

—

1894.

ПИСЬМА О СѢВЕРѢ.

МОРСКІЯ ПИСЬМА

ЧЕРНОМОРЦА.

СѢВЕРЪ РОССІИ

ВЪ ВОЕННО-МОРСКОМЪ И КОММЕРЧЕСКОМЪ ОТНОШЕНІЯХЪ.

БИБЛІОТЕКА М.П.М.

„Всякой потентатъ, который едино войско сухопутное имѣетъ, одну руку имѣетъ, а который и флотъ имѣетъ, обѣ руки имѣетъ“.

Петръ Великій.

Изданіе журнала **Русское Обозрѣніе.**

МОСКВА.

Университетская типографія, Страстной бульв.

1894.

Дозволено цензурою. Москва, декабря 15 дня 1893 года.

52
55

ПИСЬМА О СѢВЕРѢ.

Нашъ Сѣверъ все болѣе и болѣе привлекаетъ всеобщее вниманіе: съ одной стороны, интересуются имъ,—по разнымъ причинамъ,—и наше общество, и печать, и различныя ученыя учрежденія,—что̀ очень хорошо, конечно, и желательно, чтобъ этотъ интересъ не уменьшался и впредь; съ другой стороны, Сѣверъ нашъ заинтересовалъ нашихъ сосѣдей — Англичанъ, Нѣмцевъ, Норвежцевъ,—и они принялись его изучать съ такою настойчистію, которая показываетъ, что дѣло идетъ здѣсь не объ однихъ научныхъ интересахъ, а и объ извлеченіи изъ этого нашего достоянія практическихъ выгодъ, на что̀ господа иностранцы такіе мастера.

Вотъ это-то послѣднее обстоятельство и побуждаетъ меня постараться разъяснить вопросъ о нашемъ Сѣверѣ, по возможности, подробно, дабы можно было судить, сто́итъ ли намъ оставлять эту нашу исконную „дѣдину и отчину“ на произволъ судьбы и иностранцевъ, какъ это теперь дѣлается, — или слѣдуетъ взяться самимъ за умъ, пока не поздно, и, сказавъ иностранцамъ hands off! начать правильную эксплуатацію богатствъ этого обширнѣйшаго края и постараться сдѣлать его оплотомъ могущества Россіи на океанѣ, — къ чему на Сѣверѣ есть всѣ данныя.

При этомъ я имѣю въ виду писать не ученый трактатъ, а сгруппировать личныя впечатлѣнія и замѣтки, частію уже появлявшіяся въ печати, частію дополненныя вновь собраннымъ матеріаломъ.

I.

Сѣверъ Россіи въ историческомъ отношеніи.

Въ бумагахъ покойнаго академика Миллера [1] и въ его книгѣ о Сибири [2] выясняется вопросъ о „морскомъ ходѣ“ изъ Европы въ Сибирь и, попутно, излагается вполнѣ достовѣрная исторія возникновенія „сѣвернаго вопроса“ и его судьба. Прослѣдимъ эту исторію въ той ея части, что касается нашего морскаго дѣла, пользуясь имѣющимися въ настоящее время данными и указанною статьей г. Мордовцева, въ которой сдѣланъ очень тщательный сводъ ихъ.

Въ 1616 году тобольскій воевода, князь Иванъ Семеновичъ Куракинъ, и дьякъ Иванъ Булыгинъ доносили царю Михаилу Ѳеодоровичу, что пріѣзжій торговый человѣкъ, дворянинъ Кондратій Куркинъ (или Курочкинъ), разсказалъ ему, воеводѣ, что онъ, съ своимъ товарищемъ Осипкомъ Щипуновымъ, дошедъ до устья рѣки Енисея, убѣдились, что „падетъ Енисея въ морскую губу, а губа морская того же Студенаго Моря, которымъ ходятъ Нѣмцы изъ своихъ земель кораблями къ Архангельскому городу, и проѣздъ съ моря къ Енисейскому устью есть“. [3]

Когда относитъ отъ устья ледъ, говорилъ Куркинъ далѣе, „въ тѣ поры и большими кораблями изъ Моря въ Енисею пройти мочно“. Такое необыкновенное извѣстіе подтверждено, при этомъ, Савой-Француженином, присланнымъ царемъ къ Куракину, который говорилъ: „тому лѣтъ съ семь ходили голанскіе Нѣмцы кораблями моремъ къ Мангазеѣ, а хотѣли пройти въ Енисею, и пришли-де того же лѣта къ себѣ назадъ; а сказывали, что-де лѣто было сивѣрно, льдомъ ихъ къ Енисею не пропустило, а только-де дождались бы полуденнаго вѣтру, и имъ бы-де въ Енисей пройти было мочно“.

---

[1] См. Д. Л. Мордовцева «Афоризмы»; стр. 47—147.

[2] Гер. Ф. Миллеръ «Описаніе Сибирскаго Царства», Спб. 1750 г.

[3] «Русская Историческая Библіотека», изд. археограф. коммиссіи, т. II.

Куракинымъ приводится, кромѣ того, еще нѣсколько свидѣтельствъ, подтверждающихъ, что „морской ходъ въ Енисею есть".

Не довольствуясь разспросами, онъ же писалъ къ воеводѣ г. Мангазеи, Воину Новокщенову, прося и его навести справки по тому же предмету. Куракинымъ руководило не одно праздное любопытство,—вопросъ былъ гораздо серьезнѣе, и дѣло шло о томъ, допустить ли „Нѣмцевъ" морскимъ ходомъ" до Мангазеи, самаго важнаго пункта тогдашняго Сибирскаго побережья, о которомъ мы скажемъ ниже.

Въ этихъ-то видахъ, Куракинъ наказываетъ Новокщенову: „а про то бъ *торговымъ и промышленнымъ всякимъ людямъ* заказалъ накрѣпко, чтобы Нѣмцамъ въ Мангазею дорогъ не указывали ни въ которыя мѣста; а будутъ Нѣмцы съ торги и придутъ въ Елисею или въ Мангазею, и имъ съ ними торговать не велѣлъ: а буде мочно ихъ которыми мѣрами взяти въ городъ въ Мангазею до твоего государева указу".

Что же за причина такой строгости и нежеланія пустить „Нѣмцевъ" ходить къ намъ „морскимъ ходомъ"?

Для того, чтобъ отвѣтить на этотъ вопросъ, надо прослѣдить краткую исторію Мангазеи.

По завоеваніи Сибири Ермакомъ, волна русскаго переселенія захватывала все большее и большее пространство, а инородцы все болѣе и болѣе „приводились подъ высокую царскую руку".

Для болѣе прочнаго водворенія въ этомъ краѣ русской народности строились города и остроги.

При одномъ изъ такихъ остроговъ, на рѣкѣ Тазѣ, царскіе воеводы построили *магазинъ*, куда изъ Тобольска привозили всякій провіантъ и, въ особенности, хлѣбъ, къ употребленію котораго постепенно привыкали покоренные инородцы. Со временемъ около этого магазина выросъ „на мѣстѣ безопасномъ и веселомъ" [1] городъ, который и прозвали Мангазеей, перековеркавъ слово „магазинъ".

Вновь основанному городу предстояла, повидимому, широкая будущность. Стоя на пути Европы и отдаленнаго Востока, онъ естественно, привлекалъ вниманіе отважныхъ мореходцевъ того времени, и они пытались, при помощи русскихъ поморовъ, пробравшись моремъ въ Енисей, связать Англію, Голландію, Францію съ Китаемъ, Японіей и Индіей.

---

[1] Гер. Фр. Миллеръ «Описаніе Сибирскаго Царства».—Неволинъ «Изслѣдованіе о городахъ русскихъ».

Изъ такихъ экспедицій извѣстны: Стефана Бурро, Вильгельма Баренца, Корнилиса Най, Бранта и др.

Эти экспедиціи не достигаютъ цѣли, но самимъ русскимъ поморамъ болѣе посчастливилось.

При царѣ Борисѣ Годуновѣ, какъ видно изъ его грамоты, „били челомъ пѣнежане и мезенцы, промышленные люди, чтобы намъ ихъ пожаловати, велѣти имъ ѣздити промышляти и торговати въ Мангазею, моремъ и Обью рѣкою, на Тазъ и на Пуръ и на Енисею".

Царь Борисъ ходатайство это уважилъ.

Но въ наступившее за тѣмъ смутное время Россія натерпѣлась отъ иноземцевъ всякихъ „напастей и лихихъ дѣлъ".

Весьма естественно, что по минованіи лихолѣтья и народъ Русскій и вновь воцарившаяся династія стали смотрѣть подозрительно на всѣхъ „Нѣмцевъ", хорошо понявъ, что они добивались отъ Россіи обращенія ея въ такое же зависимое отъ себя положеніе, въ какомъ по отношенію Россіи были инородцы.

Осторожные и дальновидные политики, въ родѣ князя Куракина, не переставали дѣлать представленія царю, указывая на грядущую опасность. До насъ дошло много царскихъ отписокъ въ этомъ родѣ, и онъ не останавливался, какъ видно, и передъ рѣшительными мѣрами, когда нужно было не допустить иностранцевъ узнать про морской ходъ. Такъ, напримѣръ, мы читаемъ: „а что колмогорецъ Еремка Савинъ сказывалъ тебѣ про нѣмецкихъ людей, что чаетъ онъ по вся годы нѣмецкихъ людей приходу въ Карскую губу, а въ Мангазеѣ воеводѣ Ивану Биркину да Воину Новокщенову тотъ же Еремка говорилъ: того де онъ тебѣ не сказывалъ, что чаетъ онъ по вся годы нѣмецкихъ людей въ Карскую губу (приходу) и ты бы того Еремку велѣлъ за то бити батоги нещадно, чтобы на то смотря инымъ было не повадно воровствомъ смуту затѣвать, и впредь бы (си такимъ ворамъ ни въ чемъ не вѣрилъ, а дѣлалъ всякія наши дѣла, смотря по тамошнему дѣлу, колко милосердый Богъ помочи дастъ."

Такъ писалъ царь Куракину, но, въ то же время, не надо думать, что это были все „обскуранты", „гасители просвѣщенія", „душители свободныхъ сношеній народовъ между собой"—какъ склонны представлять это дѣло нѣкоторые наши „передовые" писатели и г Мордовцевъ въ томъ числѣ.

Далеко нѣтъ!

Тотъ же царь разрѣшаетъ торговымъ людямъ *русскимъ* пользоваться морскимъ ходомъ въ Сибирь; онъ велитъ скрывать этотъ

ходъ только отъ иностранцевъ. Князь Куракинъ доноситъ, напримѣръ: „и въ прошломъ, государь, въ 126 году и въ нынѣшнемъ въ 127 году, отъ Архангельскаго города въ Мангазею, по твоему государеву указу, торговые и промышленные люди на кочахъ съ товары и съ запасы пришли большимъ моремъ многіе люди".

Кто въ состояніи представить себѣ тогдашнее „разоренье" Русскаго Царства послѣ лихолѣтья, тому вполнѣ ясно станетъ, что нельзя было допустить иностранцевъ основаться въ такой глуши, какъ Мангазея, что разъ основавшись тамъ, они вполнѣ завладѣютъ всею окрайной этой и не съ нашими тогдашними силами надѣяться отбить у нихъ это только-что присоединенное Царство Сибирское.

Кто же знаетъ дальнѣйшую исторію захватовъ нашихъ цивилизованныхъ сосѣдей, кто знаетъ, съ какою ловкостію они всегда успѣваютъ отыскать „свои интересы" въ такихъ мѣстахъ, гдѣ, казалось бы, о нихъ и рѣчи не можетъ быть, кто знаетъ захватъ Англіей Индіи, Египта и пр.,—тому вполнѣ понятна станетъ великая патріотическая заслуга такихъ „гасильниковъ просвѣщенія", какъ Куракинъ, и народъ Русскій обязанъ ему вѣчною благодарностію за то, что, заперевъ морской ходъ въ Сибирь, онъ пресѣкъ иностранцамъ даже самую возможность искать тамъ „свои интересы". Кто же знаетъ сверхъ того и современное положеніе дѣлъ на нашемъ Сѣверѣ, гдѣ, несмотря на неизмѣримо большую мощь и силу теперешней Россіи сравнительно съ Россіей тогдашнею, иностранцы систематически расхищаютъ наше достояніе и пытаются даже захватить Новую Землю, какъ имъ удалось захватить Шпицбергенъ, тотъ не можетъ не согласиться, что очень жаль, что, своевременно, тѣхъ нашихъ „дѣятелей", которые хлопотали о „свободномъ сліяніи" съ иностранцами и о свободномъ доступѣ для нихъ къ нашимъ исконнымъ угодьямъ, по примѣру Еремки Савина, „не били ботоги нещадно, чтобы на то смотря инымъ было неповадно воровствомъ смуту затѣвать"...

Дальновидные политики, наши предки, которыхъ одно время было принято обвинять въ глубокомъ невѣжествѣ, не останавливались даже предъ тѣмъ, чтобы не только окончательно запереть доступъ иностранцамъ къ нашему далекому Сибирскому краю, но даже и своихъ торговыхъ людей туда перестать пускать, весьма основательно понимая, что разъ эти послѣдніе будутъ туда ходить, то и иностранцы отъ нихъ „дознаютъ о томъ слухъ", и тогда прощай богатства Сѣвера и Сибири.

Такъ послѣ князя Куракина, при воеводахъ Юріи Сулешевѣ и Ѳедорѣ Плещеевѣ, былъ поставленъ острогъ на волокѣ между Мутною и Зеленою рѣкой, откуда служилые люди ходили по очереди къ морю „провѣдывать про нѣмецкихъ людей, чтобъ отнюдь въ Сибирь въ Мангазею нѣмецкіе люди водянымъ путемъ и сухими дорогами ходу не проискали“ [1].

Слѣдовательно, въ дѣлѣ охраны *нашего русскаго достоянія* и *нашихъ русскихъ* интересовъ, намъ, какъ и во многомъ другомъ, не мѣшаетъ поучиться у нашихъ „невѣжественныхъ“ предковъ,— при такихъ порядкахъ, конечно, не могли бы повторяться тѣ безобразныя явленія, которыя мы видимъ на нашихъ промыслахъ, гдѣ иностранцы, наканунѣ XX столѣтія, хищничаютъ и грабятъ подданныхъ могущественнѣйшей въ мірѣ Имперіи.

Тогдашніе неученые дипломаты и администраторы, видя, что рано или поздно все-таки „Нѣмцы“ проберутся къ нашимъ богатствамъ, пользуясь ихъ беззащитностію и отдаленностію отъ центра, гдѣ были сосредоточены тогда силы Россіи, не задумались прибѣгнуть даже къ такому „варварскому“, съ точки зрѣнія нашихъ доктринеровъ, средству, какъ обреченіе на погибель и самой этой Мангазеи, разсуждая что лучше пусть погибнетъ для насъ *одинъ* городъ, чѣмъ „Нѣмцы“ захватятъ всю Сибирь: Мангазея, лишенная своего торговаго значенія, постепенно и гибнетъ, теперь отъ нея не осталось и слѣда, даже самое названіе исчезло и на мѣстѣ прежней Мангазеи стоитъ теперь Туруханскъ. [2]

А беречь отъ „Нѣмца“ было что! Вотъ что пишетъ тотъ же г. Мордовцевъ про Мангазейскую область.

„Область древней Мангазеи, доставившей столько безпокойствъ боярамъ царя Михаила Ѳеодоровича, которые опасались, чтобъ объ ней не пронюхали Нѣмцы, представляетъ одну изъ громаднѣйшихъ областей Восточной Сибири, славящейся, какъ извѣстно, своей „непсходимостію“. Простираясь въ длину по теченію Енисея, отъ устья Средней Тунгузки до гавани Диксона, гдѣ высадился Норденшильдъ, на 1.700 верстъ и въ ширину отъ рѣки Таза до рѣки Анабары за 1.300 верстъ, Мангазейская область захватываетъ такимъ образомъ до 2.210.000 кв. верстъ. Это такая огромная площадь, что превышаетъ собою простран-

[1] Д. Л. Мордовцевъ. «Афоризмы», стр. 73.

[2] Неволинъ. *Изслѣдованіе о городахъ русскихъ*, стр. 53.

ство всей Европейской Россіи.[1] Мало того, она больше всей остальной Западной Европы, а такія государства, какъ Германія, Франція и Австрія, составляютъ незначительные клочки земли въ сравненіи съ обширною Мангазейскою землей. Не даромъ боялся за нее князь Куракинъ, предчувствуя, что на нее будутъ зариться Нѣмцы, когда поближе узнаютъ ее. На пространствѣ бывшей Мангазейской области находятся обширныя залежи каменной соли, соляные ключи, залежи каменнаго угля, графита, точильнаго камня, желѣзныя и мѣдныя руды. Есть даже золото. Великолѣпные лѣса этого края еще не трогала рука человѣка.“ [2]

Прибавьте къ этому неисчислимыя богатства рыбъ, всякаго звѣря въ лѣсахъ и на водахъ, плодородныя площади, годныя даже для „пашенныхъ дѣлъ“, рѣдкое географическое положеніе, дѣлающее изъ этой области важнѣйшій стратегическій пунктъ,— и тогда станетъ ясна заслуга Куракина и другихъ, оберегавшихъ „государевы“ интересы и мало заботившихся о томъ, что ихъ дѣятельность не согласуется съ космополитическими доктринами.

Не будь ихъ великаго, неоцѣненнаго исторіей подвига, кто знаетъ, не имѣли бы мы въ этихъ краяхъ своего Египта и не очутились ли бы мы въ положеніи Турціи отъ тѣхъ „Нѣмцевъ“, кои успѣли бы укрѣпиться въ Мангазеи.

Но, повторяю, предки наши руководствовались въ своихъ дѣйствіяхъ не доктринами, а „государевой“ выгодой, и мы хотя и лишились Мангазеи, хотя и не развили до сихъ поръ почти вовсе производительныхъ силъ нашего Сѣвера, но зато и поднесь Русскій Царь, какъ и въ тѣ времена „*всея* Сѣверныя земли обладатель“, „отчичъ и дѣдичъ“, и, съ развитіемъ нашего національнаго сознанія, съ увеличеніемъ нашего народонаселенія, мы *всегда*, на зависть „Нѣмцамъ“, можемъ начать пользоваться нашими богатствами, сохраненными намъ отъ дѣдовъ и прадѣдовъ!..

Когда будемъ говорить о развитіи торговли и промысловъ нашего Сѣвернаго побережья, тогда мы снова коснемся исторіи этого интереснаго края, пока же для дальнѣйшаго изложенія, мнѣ кажется, довольно и вышесказаннаго, чтобы понять значеніе этихъ окраинъ.

---

[1] *Афоризмы*, стр. 84.

[2] Мордовцевъ нѣсколько увлекся: пространство Европейской Россіи 5,047,564 кв. верстъ, но и 2 милліона верстъ, конечно величина почтенная.

II.

Исторія Мурманскаго побережья.

Изложивъ въ предыдущей главѣ историческія преданія, касающіяся всего нашего Сѣвернаго побережья вообще, заглянемъ теперь въ исторію той его оконечности, которая наиболѣе важна для Россіи въ военно-морскомъ отношеніи—въ исторію Мурманскаго берега.

Страницы ея, на которыхъ предки наши на Сѣверѣ вписали свои дѣянія, могутъ по праву занять одно изъ почетнѣйшихъ мѣстъ въ хроникахъ всякаго народа.

Современное европейское мореходство началось не на изнѣженномъ югѣ, а среди отважныхъ и закаленныхъ сыновъ крайняго Сѣвера.

Не даромъ всѣ западныя націи съ гордостію ведутъ свои лучшіе роды отъ Норманновъ: эти послѣдніе, въ началѣ среднихъ вѣковъ, высылали почти все свое мужское населеніе въ море, и эти отважнѣйшіе моряки распространили славу своего оружія до крайнихъ предѣловъ вѣдомаго тогда міра.

Намъ, Русскимъ, и въ этомъ отношеніи не слѣдъ завидовать сосѣдямъ, — наши предки и на поприщѣ морскомъ не срамили Земли Русской.

Съ тѣхъ поръ, какъ западный берегъ Біарміи именуется *Мурманскимъ*, онъ былъ въ обладаніи *Мурманъ*, Новгородскихъ Славянъ, которые приняли это исковерканное имя отважныхъ морскихъ наѣздниковъ-Норманновъ.

Коренные жители Біарміи окончательно покорены Новгородцами въ XI вѣкѣ, повѣствуетъ двинскій лѣтописецъ, но уже въ IX вѣкѣ купцы Великаго Новгорода усѣяли своими факторіями всѣ главнѣйшія рѣки Біарміи, а упорные язычники изъ другихъ мѣстъ тогдашней Россіи, бѣжавъ на сѣверъ со своими богами, еще болѣе усилили здѣсь славянскій элементъ.

Новгородцы, хотя и сдѣлали своими данниками „юргу“ и „сомоядь“, имѣли самыя смутныя понятія о Сѣверѣ:—„юрга людіе есть языкъ нѣмъ“, „суть горы зайдуче луку моря, имъ же высота яко до небесе, и въ горахъ тѣхъ кличъ велікій и говоръ, и сѣкутъ гору, хотяше высѣчися, и въ горѣ той просѣчено оконце мало, и тудѣ молвятъ, и есть неразумѣти языку ихъ, но кажуть на желѣзо и помаваютъ рукою, просяще желѣза, и аще кто дастъ имъ ножъ ли, сѣкиру ли, даютъ скорою (шкурами) противу“—и „сами видѣли“, какъ: „спаде туча, и въ той тучѣ спаде вѣверица млада, аки теперево рожена, и взростши, и расходится по ней, и паки бываетъ другая туча, и спадаютъ оленцы мали въ ней, и взрастаютъ и расходятся по землѣ“,[1]—но владѣли сѣвернымъ поморьемъ и извлекали выгоды изъ всѣхъ этихъ чудесныхъ „вѣверицъ“ и „оленцовъ“ такъ, какъ только можно пожелать и намъ въ настоящее время.

Берега Сѣвернаго океана, особенно на торговомъ пути къ устью Двины, столь мало извѣстные намъ теперь, были извѣстны въ глубочайшей древности, и остается только удивляться, почему мы, столь много интересующіеся древностями Ацтековъ, Индійцевъ, Австралійцевъ и иныхъ народцевъ, куда и воронъ не заносилъ ни одной славянской кости, совершенно не хотимъ знать нашихъ древнихъ сельбищъ, гдѣ наши предки сложили свои буйныя головы, создавая будущее могущество Руси родной...

Или и въ этой области мы будемъ продолжать, по слѣдамъ Нѣмцевъ и по ихъ указкѣ, разыскивать корни и слѣды совершенно чуждыхъ намъ дикарей и оставимъ нашу исконную отчину и дѣдину—нашъ богатѣйшій Сѣверъ—въ добычу хищному врагу всего Славянства?

Коренная русская рѣка, красавица Сѣверная Двина, въ томъ мѣстѣ, гдѣ она образуетъ дельту, расширяется до шестидесяти верстъ. Группа ея острововъ, образуя болѣе тысячи квадратныхъ верстъ пространства, тянется до самаго взморья, и здѣсь искони обитало крѣпкое, красивое, чисто-славянское племя, селясь на привольѣ, по естественнымъ каналамъ-рукавамъ рѣки-кормилицы...

Еще въ языческія времена существовали здѣсь обширное торжище и славившееся на весь міръ капище *Юмалы*. Сюда пріѣзжали моремъ гости и вожди скандинавскіе, а съ материка

[1] Полное собраніе лѣтописей I, 107 и III, 5.

стекались народы изъ Перміи, Болгаріи, Великаго Новгорода. Черезъ эти же страны Двиняне, были въ постоянныхъ сношеніяхъ съ Среднею Азіей, Греціей и Италіей. Такимъ образомъ, этотъ заброшенный нынѣ край зналъ весь тогдашній образованный міръ: Норманы называли его *Гольмъ-Гардъ* (островная земля), а Греки — *Бѣлою Сарматіей*. По отзыву византійскихъ писателей, городъ *Ункратъ*, лежавшій *на крайнемъ сѣверѣ подлѣ океана*, превосходилъ богатствомъ всѣ города, какъ Бѣлой, такъ и Черной Сарматіи. [1] Стурлезонъ, въ скандинавскихъ лѣтописяхъ, разсказываетъ о богатствахъ капища Юмалы. На головѣ истукана блистало золото съ драгоцѣнными камнями; его ожерелье цѣнилось во 150 фунтовъ золота; на колѣняхъ у него стояла, съ золотою монетой, золотая чаша такой величины, что четыре человѣка могли досыта изъ нея напиться, а одежда его превосходила цѣной грузъ богатаго корабля.

Св. Олафъ, первый христіанскій король Норвегіи, послалъ норвежскихъ купцовъ на ярмарку Юмалы. Купцы эти, покончивъ торги, предъ отъѣздомъ вздумали ограбить храмъ. Они зашли воровски въ капище въ глубокую ночь и взяли все, что̀ могли.

Желая снять также и ожерелье, крѣпко привязанное къ идолу, они отсѣкли ему голову. Отъ шума стража пробудилась и начала трубить въ рога. Хищники бросились бѣжать. Жители съ криками бѣжали за ними, и хотя и окружили со всѣхъ сторонъ, но, будучи неискусны въ дѣлѣ воинскомъ, ничего не могли подѣлать съ отважными грабителями, которые успѣли добраться до своихъ кораблей и скрыться.

Вотъ какая непочтенная давность существуетъ за Норвежцами въ отношеніи грабежей богатствъ нашего Сѣвера!..

По свидѣтельству Нестора-лѣтописца, Самоѣды въ XI вѣкѣ платили дань Новгородцамъ, имѣвшимъ свою колонію въ низовьѣ Печоры; дань эта была такъ заманчива, что даже великіе князья въ XII вѣкѣ требуютъ себѣ „печорской дани“.

Хотя Кольскій острогъ выстроенъ Двинянами только въ XIII вѣкѣ, [2] но нельзя сомнѣваться, что на берегу Кольскомъ и по Варангерскому заливу Новгородцы селились издавна. Такъ исландскія саги неоднократно повторяютъ, что за норвежскимъ

---

[1] Историческій взглядъ на Варангерское поморье, ст. *О. Бѣломорскаго*, лучшая изъ извѣстныхъ мнѣ историческихъ работъ по этому вопросу.

[2] *Собран. Государств. Грамотъ и Договоровъ*, т. I, стр. 2.

берегомъ, къ востоку, тянется Бермеландія, подвластная конунгу русскому, гандарикскому, и то же самое говорятъ норвежскіе руны, указывая, что пограничная съ норвежскою Лапландія, то-есть Варангерское побережье, до Св. Олафа принадлежала Новгородцамъ.

Исторически извѣстный *Гандвикъ* былъ тоже здѣсь: и теперь одно урочище въ *Червяной губѣ* носитъ названіе *Гандвикъ*.

Переиначивая туземныя названія рѣкъ Эмву въ Вымъ, Сыктыфъ—въ Сысолу, вольные Новгородцы Гандвикъ нарекли вольнымъ, или, что то же, *бѣлымъ* моремъ.

Откуда бы ни зашли сюда Славяне — прямо ли изъ роднаго Новгорода или съ Поморья по-русскаго (Borussia), лежавшаго по Эльбѣ, Одеру, Вислѣ и Западной Двинѣ,—во всякомъ случаѣ они были отважными мореходами и происходили изъ нагорной половины Обонежной пятины. Мѣстные аборигены, то силой, то дипломатическою хитростію, на которую были такъ тароваты Новгородцы, были окончательно покорены Великому Новгороду, что тѣмъ легче могло совершиться, что этотъ послѣдній уже успѣлъ къ тому времени покорить одноплеменныхъ Лапландцамъ обитателей Обонежской пятины. Этихъ послѣднихъ Новгородцы назвали *Корелой*, а оленныхъ номадъ, поморъ — *Лопью*. Западные Лопари назывались *Лопью лукоморскою*, что означаетъ, что тамъ были *луки* (сборъ поземельный взимался съ человѣка съ *лукомъ*, то-есть вооруженнаго) *морскія*. Эти же Лопари извѣстны въ исторіи подъ именемъ Лопарей *семи лопскихъ погостовъ*. Здѣсь были усадьбы новгородскихъ помѣщиковъ, а Бѣломорскій острогъ *Кемь* принадлежалъ Маѳѣ Борецкой. Здѣшніе Лопари отличались трудолюбіемъ, честностію и трезвостію. Мѣстность эта и до сихъ поръ богата рудой, изъ которой и теперь дѣлаются косы, топоры, косули и винтовки. До чего тогдашніе Лопари были трезвы, видно изъ челобитья ихъ, уваженнаго грамотой царей Іоанна и Петра Алексѣевичей, въ 1686 году, коею воспрещается возить и продавать въ Лопскихъ погостахъ хмѣльные напитки.

Кромѣ Маѳы Борецкой, лѣтописецъ соловецкій неоднократно упоминаетъ многихъ новгородскихъ помѣщиковъ; другіе же *Мурманы*, покорители Лопи, жившіе у моря, оставили по себѣ историческій слѣдъ даже въ тѣ времена, когда имя самихъ *Норманъ*, у которыхъ они заимствовали свое прозвище, исчезло съ исторической сцены.

Такъ, подъ 1419 годомъ, двинскій лѣтописецъ повѣствуетъ, что „Мурманы“ мечомъ и огнемъ опустошили богатый и людный посадъ Неноксу. Надо полагать, что эти морскіе наѣздники тревожили и свою первоучительницу Норвегію,—не даромъ она на самой оконечности Варангерскаго залива соорудила противъ нихъ древнюю, донынѣ существующую крѣпость Вардегузъ; съ Двинянами же Норвежцы ведутъ исконную дружбу, что̀ главнымъ образомъ объясняется нуждой послѣднихъ и по сей день въ русскомъ хлѣбѣ.

Съ XVI столѣтія главный интересъ исторіи Варангерскаго побережья сосредоточивается вокругъ основаннаго Преподобнымъ Трифономъ, просвѣтителемъ Лопарей, Печенгскаго монастыря.

Начиная съ 1556 года, когда царь Иванъ Васильевичъ пожаловалъ монастырю грамоту, многія угодья, колокола, утварь и пр.,[1] благовѣрные русскіе государи неоднократно жаловали монастырь. Шведы злобно смотрѣли на новое русское поселеніе и четыре раза разоряли монастырь въ теченіе перваго полустолѣтія его существованія. Разоривъ его послѣдній разъ въ 1591 году, Шведы и сами поплатились: воеводы, князья Волконскіе, съ войскомъ изъ Кемьскаго острога, ходили до самой Каяны, произвели большое опустошеніе шведской земли и вернулись съ богатою добычей.

За долгую жизнь святой обители, много выпало на ея долю бѣдъ и напастей и, наконецъ, въ 1764 году монастырь былъ упраздненъ. Монастырь этотъ, помимо религіознаго, имѣлъ огромное значеніе, какъ торговый и политическій центръ для всего этого русскаго края.

Тутъ было своего рода порто-франко, куда сходились купцы со всего свѣта. Тутъ же были: одна изъ важнѣйшихъ верфей нашего сѣвера, соляныя варницы, мельницы, разныя мастерскія и цѣлая слобода морскихъ звѣробоевъ. Монастырь со своимъ торгомъ и флотомъ былъ очень серьезнымъ конкуррентомъ даже такой сильной компаніи, какова англійская *регулированная компанія* (regulated companies), которая со временъ Ченслера обогащалась на счетъ нашего Сѣвера.

Но все-таки справедливость требуетъ сказать, что самый главный вредъ нашему Варангерскому побережью причинили мы сами, уступивъ въ 1826 году Норвегіи лучшую его бухту—Паз-

[1] См. *Исторію Россійской Ерархіи.*

рѣцкую. Чего не могли сдѣлать Норвежцы силою, даже во времена русскаго лихолѣтья, то сдѣлали русскіе чиновники изъ Нѣмцевъ, которые, во времена Нессельроде, ухитрились доставить Швеціи эту мирную побѣду надъ Россіей послѣ того, какъ она побѣдила въ открытомъ бою свою исконную соперницу и присоединила къ себѣ навсегда всю Финляндію... Почтенный составитель книги *Русская Лапландія*, [1] Н. Деркачевъ, высказываетъ, что, можетъ-быть, граница наша съ Норвегіей не ратификована и можетъ быть измѣнена. Къ сожалѣнію, мы должны съ нимъ не согласиться, — граница утверждена и договоръ законно скрѣпленъ обѣими сторонами... [2]

Россія надолго, если не навсегда, лишилась этой своей отчины, и въ этомъ, повторяю, виноваты наши тогдашніе русскіе Нѣмцы-дипломаты!

Но Русская Церковь и здѣсь благодѣяла нашей родинѣ, и если что̀ и осталось у насъ на этомъ побережьи, то Россія этимъ всецѣло обязана Церкви и духовенству...

Если ѣхать по нашей границѣ [3] съ Норвегіей, то на самой границѣ, окруженная высокими горами, у водопада или „падуна“, стоитъ красивая, новая церковь Бориса и Глѣба, деревянная, построенная по желанію Великаго Князя Алексѣя Александровича въ 1870 году. Въ нѣсколькихъ шагахъ отъ нея прячется въ зелени новый домикъ, окрашенный желтою краской. Это чехолъ на старинной святынѣ: внутри этого домика заключается церковь, построенная Преподобнымъ Трифономъ, первымъ просвѣтителемъ Лопарей, во времена Грознаго. Притворъ церкви болѣе напоминаетъ избу: по стѣнамъ лавки, въ окнѣ тусклая слюда, и только рядъ иконъ, висящихъ надъ другою, влѣво отъ входа, дверью, какъ-будто указываетъ еще на истинный характеръ зданія. Отворивъ эту дверь, посѣтитель вступаетъ въ самую церковь, маленькую и узкую. Старинный иконостасъ, деревянные подсвѣчники и висящія (въ такомъ же тѣсномъ алтарѣ) кадила и облаченія Преподобнаго Трифона представляютъ дорогую находку для археолога. [4] Судя по поручнямъ и облаченію,

[1] См. ст. П. Деркачева, стр. 5, очер. 2.

[2] См. Собранія Закон., за 1826 г., т. I, № 302, отъ 2 (14) мая.

[3] Изъ донесенія г. Островскаго, командированнаго министромъ Иностранныхъ Дѣлъ въ Финляндію и Норвегію.

[4] Къ сожалѣнію, стѣны этой церкви выскоблены заново усернымъ строителемъ новой церкви.

Преподобный Трифонъ былъ богатырскаго тѣлосложенія. По преданію, онъ самъ носилъ издалека бревна для постройки, жилъ же, укрываясь отъ преслѣдованія, въ большой и темной пещерѣ, находящейся недалеко отъ этого мѣста, но, увы, уже на норвежской землѣ... Доступъ въ эту пещеру возможенъ только во-время прилива, когда она находится на высотѣ не болѣе сажени отъ поверхности воды. Въ пещерѣ поставленъ кіотъ съ полинявшею иконою, и на немъ надпись: „Сей кіотъ построенъ усердіемъ команды военной шкуны *Полярная Звѣзда*, въ бытность оной въ устьѣ рѣки Пазъ 6 іюля 1872 года, съ помощію Мурманской экспедиціи.“ Тутъ же, у церкви, домъ для причта.

Этой-то русской святынѣ обязана Россія тѣмъ, что Мурманъ нами неокончательно потерянъ: ведшіе границу въ 1826 году не рѣшились оставить такую историческую, всему свѣту извѣстную церковь, какъ церковь Бориса и Глѣба, „за границей“ и принуждены были обойти ее; стóитъ взглянуть на карту, чтобы понять, что, не оставь Преподобный Трифонъ намъ этого наслѣдія, этого непререкаемаго рубежа Руси Святой,—межевщики не поцеремонились бы и весь заливъ отдать Норвежцамъ...

III.

Климатъ Сѣвера.

Показавъ, что нашъ Сѣверъ, съ незапамятныхъ временъ, былъ не только *обитаемъ*, но и считался, по своему торговому значенію, однимъ изъ важнѣйшихъ пунктовъ во всемъ знаемомъ мірѣ, приведемъ теперь нѣкоторыя данныя, рисующія нашъ Сѣверъ въ *климатическомъ отношеніи*, со стороны все той же пригодности его служить торговымъ и морскимъ интересамъ Россіи, чтобы показать, что и тутъ для современнаго человѣка Сѣверъ не представляетъ препятствій.

Какъ увидятъ читатели ниже, всѣ свѣдѣнія клонятся къ безусловному подтвержденію того положенія, что Мурманскій нашъ берегъ вполнѣ пригоденъ и для постояннаго жилья, и для устройства тамъ военнаго и коммерческихъ портовъ.

„Что̀ касается климата Мурманскаго берега“, говоритъ г. Подгаецкій въ своемъ докладѣ Географическому Обществу, „то онъ весьма ровный. Благодаря благотворному вліянію теплаго экваторіальнаго теченія Гольфстрема, здѣсь не бываетъ суровыхъ зимъ, такъ что морозы въ 10—15° R. считаются уже на Мурманѣ рѣдкостію. Средняя температура зимы здѣсь около 6° R. Въ видѣ исключеній бываютъ зимой на Мурманѣ даже оттепели и дожди. Въ уровновѣшеніе этому, лѣто здѣсь холодное, средняя температура его + 8° R. и какъ зимой случаются оттепели, такъ лѣтомъ иногда бываетъ снѣгъ“.[1]

Но точно ли есть Гольфстремъ у насъ на Сѣверѣ?

Въ журналѣ, издаваемомъ извѣстнымъ географомъ Д. Петерманномъ[2], *Geographische Mittheilungen*, въ 1865 году появилась карта Сѣвернаго океана съ показаніемъ морскихъ теченій. Осно-

---

[1] „Мурманскій берегъ его природа, промыслы и значеніе“ Л. И. Подгаецкаго. Спб. 1890 года.

[2] „Petermanns Monatshefte 1865, Seite 146.

вывалсь на множествѣ наблюденій и измѣреній относительно глубины, температуры воды, воздуха и вѣтровъ, Петерманнъ первый старается доказать существованіе Гольфстрема въ Сѣверномъ океанѣ. Въ 1870 году [1] появилась вторая, еще болѣе подробная карта. По мнѣнію Петерманна, теплое теченіе, пройдя вдоль Норвежскаго берега и мимо Сѣвернаго мыса, направляется по полуострову Канину. За симъ оно развѣтвляется, одна вѣтвь идетъ на сѣверъ къ Новой Землѣ, вторая же сохраняетъ направленіе на востокъ и идетъ къ Югорскому Шару, *гдѣ еще температура его 2° R.*

Академикъ Миддендорфъ, совершившій экспедицію въ Сѣверный океанъ, пишетъ: [2] *Обогнувъ Сѣверный мысъ*, Гольфстремъ, *едва остывъ*, направляется къ выходу въ Карское море, такъ что близъ острова Калгуева еще встрѣчаются полосы, имѣющія въ іюлѣ мѣсяцѣ почти 10° R. Подъ меридіаномъ этого полуострова теплое теченіе занимаетъ ширину болѣе двухъ градусовъ широты и охлаждается здѣсь ниже 8,8° Ц. Толщина его равняется 20—60 саж., температура же его понижается въ глубинѣ тѣмъ быстрѣе, чѣмъ выше она на его поверхности, что̀ очевидно происходитъ отъ того, что въ глубинѣ 30 саж. почти постоянно бываетъ температура въ 3,8 Ц. до 5,6° Ц. Только сѣвернѣе 70° сѣв. ш. нами найдена на днѣ, при глубинѣ 40 ф., полярная вода холоднѣе 2,5° до 1° Ц.“ Русскій адмиралъ Рейнике передаетъ, что онъ никогда не слыхалъ, чтобы лѣтомъ полярный ледъ показывался южнѣе 72½ ш. Очевидно, Гольфстремъ, или, какъ его здѣсь называетъ Миддендорфъ, Канинъ-штремъ, не допускаетъ южнѣе ледяныхъ массъ.

Профессоръ Норденшильдъ въ докладѣ королю Шведскому говоритъ: „Пользуясь данными, которыя имѣются въ настоящее время о состояніи и движеніи ледяныхъ массъ въ Мурманскомъ морѣ, теперь хорошій морякъ на простомъ суднѣ можетъ въ одно лѣто проплыть далѣе, чѣмъ бы могла прежде, снабженная всѣми средствами, экспедиція проплыть въ четверо большій срокъ“. Норденшильдъ, направляясь къ Новой Землѣ, 15—21 іюня опредѣлилъ среднюю температуру морской воды въ + 6° Ц. На обратномъ пути, въ сентябрѣ, имъ же опредѣлена та же температура, то-есть + 6° Ц.

---

[1] Ibid. 1870 Seite 25—34.

[2] Idib. 1871. Seite 211, Tafel. 12—13

Графъ Вильчекъ [1] даже для Маточкина Шара, 26 августа, нашелъ среднюю температуру въ 5° Ц.

Наконецъ, Миддендорфъ выражается еще рѣшительнѣе: „Я бы долженъ былъ отказаться отъ всего моего прошлаго, если бы при настоящемъ случаѣ (то-есть говоря о Гольфстремѣ) не высказалъ надежды, что Полярное море вскорѣ обратитъ на себя должное вниманіе. Тѣмъ, для которыхъ имѣютъ важность только матеріальныя выгоды, можно указать на то, что Полярное море содержитъ въ себѣ огромныя сокровища. Истребительная ловля, которою американскіе китоловы обогащаются въ нашемъ Беринговомъ проливѣ, возбуждаетъ духъ соревнованія, и промышленные Норвежцы съ давнихъ поръ стараются имъ подражать вблизи Колы и въ Карскомъ морѣ. Здѣсь-то именно и находятся сокровища. Вмѣсто того, чтобы думать о томъ, гдѣ бы достать для ихъ обереганія Аргуса, вооруженнаго огненною пастью, должно бы прежде всего *изучить* природу этихъ странъ и затѣмъ со свѣжими силами приняться самимъ за разумное пользованіе ею, прежде чѣмъ внутри нашихъ собственныхъ границъ иностранцы не отнимутъ у насъ первенства“. [2]

Таковы краткія свѣдѣнія, которыя намъ удалось собрать о климатѣ Сѣвера. Пусть читатели меня извинятъ, что они такъ кратки, что̀ дѣлать?—повторяю, мы лучше знаемъ климатъ какой-нибудь Полинезіи, чѣмъ сосѣдней губерніи!...

Чтобы дополнить эти свѣдѣнія, приведу здѣсь нѣсколько строкъ о растительности этого края. Тамъ, гдѣ не видывали термометра русскаго ученаго, можетъ-быть наша родная береза скажетъ намъ что-либо объ окружающей ее природѣ и климатѣ...

Профессоръ Кудрявцевъ [3] весной 1880 года принималъ участіе, въ качествѣ геолога и ботаника, въ ученой экспедиціи на Мурманъ. Вотъ его главные выводы: „На одномъ уровнѣ съ океаномъ, при тѣхъ же климатическихъ условіяхъ, лѣсная растительность, замѣчаемая около Колы, могла бы расти до 72°—75° сѣверной широты“, а растительность Колы состоитъ изъ: „березы, ели, сосны, осины, рябины, ольхи, ивы, межжевельника, empetrum nigrum“. Вообще географическое распространеніе нѣкото-

---

[1] Petermann's Monatshefte, 1874, Seite 70.

[2] Миддендорфъ. Гольфстремъ.

[3] «Кольскій полуостровъ». Физико-географическій очеркъ, чит. 19 мая 1881 года.

рыхъ видовъ растеній Кольскаго полуострова чрезвычайно обширно, такъ что мы находимъ общихъ представителей и на Кольскомъ полуостровѣ и въ Петербургской губерніи.

„Чтобы дать ясное понятіе о *размѣрахъ* деревьевъ, привожу слѣдующія цифры, относящіяся къ измѣреніямъ, сдѣланнымъ на Овечьей Варокѣ, въ 35 верстахъ отъ Колы: лѣсъ, мною измѣренный, состоитъ изъ сосенъ, березъ, елей и растетъ на самой вершинѣ горы". И—послѣ точныхъ измѣреній, давшихъ, въ среднемъ, для сосны 126,22 sm. обхвата, березы 74,1 sm,—г. Кудрявцевъ говоритъ: „Вообще на основаніи всего вышеизложеннаго я могу сдѣлать слѣдующее заключеніе: полоса лѣсной растительности подходитъ до самаго крайняго сѣвернаго пункта, тутъ мною пройденнаго; *въ Колѣ лѣсъ въ полной силѣ* (курсивъ г. Кудрявцева), хвойныя и лиственныя деревья не измельчали и не стали корявыми. Даже березы достигаютъ высоты 5—6 саженъ остаются такими же прямо-ствольными и гладко-ствольными, какъ и въ Финляндіи. Размѣры стволовъ доказываютъ силу ихъ роста. Вліяніе сѣвера сказывается такъ же слабо и на хвойныхъ деревьяхъ."

Читателямъ можетъ показаться страннымъ, почему мы въ своихъ замѣткахъ цитируемъ по большей части иностранныхъ писателей и труды отдѣльныхъ ученыхъ и какъ бы игнорируемъ *умышленно* тѣ свѣдѣнія, которыя могли бы добыть отъ надлежащихъ оффиціальныхъ учрежденій, спеціально занимающихся метеорологіей и гидрографіей.

Чтобы снять съ себя всякое подозрѣніе, мы приведемъ ниже „переписку" по этому предмету съ Гидрографическимъ Департаментомъ Морскаго Вѣдомства.

Теперь же позволю себѣ сказать нѣсколько словъ *о модѣ*,— не о той модѣ, за которою слѣдятъ наши щеголи и щеголихи, а о модѣ гораздо болѣе вредной—модѣ преклоненія предъ разными статистическими комитетами, наблюдательными пунктами, бактеріологическими, метеорологическими, гидрометрическими, гидрографическими и прочими „языколомательными" нѣмецкими выдумками, дѣятельности которыхъ пророчатъ какую-то „великую будущность", на выводахъ которыхъ строятъ спасеніе ото всѣхъ бѣдъ и напастей, начиная отъ глада и холернаго мора до неустройства нашего общественнаго и государственнаго быта.

Но сколько мнѣ, грѣшному, ни приходилось на своемъ вѣку обращаться къ разнымъ Нѣмцамъ (почти во всѣхъ учрежденіяхъ

этого рода правоправятъ исключительно Нѣмцы) по вопросамъ, казалось бы, прямо касающимся той или иной „ученой“ станціи,—*никогда*, буквально *никогда*, я никакого путнаго отвѣта не получалъ...

Кажется „вопросъ сѣверный“, поднятый нами, не „новый вопросъ“.

Скорѣе можно сѣтовать, что вопросъ этотъ слишкомъ „старый“, слишкомъ давно онъ ждетъ хоть какого-нибудь отвѣта...

Во всѣхъ ученыхъ обществахъ о немъ говорятъ, во всѣхъ газетахъ и журналахъ пишутъ, иностранцы кокетливо заигрываютъ съ нами, предлагая „совмѣстное рѣшеніе“ его, подлежащія министерства даже посылаютъ на Сѣверъ военныя суда, образуютъ ученыя экспедиціи, и. .

Но, бросивъ нѣмецкую моду, перейдемъ къ перепискѣ по вопросу о Сѣверѣ.

Гидрографическій Департаментъ Морскаго Министерства, *спеціальное* учрежденіе по *гидрографіи*, то-есть спеціально занимающееся вопросами о морѣ вообще, о замерзаемости портовъ, объ открытіи навигаціи и проч., и проч., отвѣчаетъ намъ:

„Свѣдѣній относительно замерзаемости, состоянія льдовъ, открытія и закрытія навигаціи въ Варангерскомъ заливѣ въ Главномъ Гидрографическомъ Управленіи *не имѣется*.“ [1]

Коротко и ясно!

Вотъ Главная Физическая Обсерваторія въ С.-Петербургѣ, хотя *морскіе* вопросы никоимъ образомъ не входятъ въ кругъ ея вѣдѣнія, отнеслась къ нашему запросу совсѣмъ иначе и, не имѣя въ наличности необходимыхъ намъ свѣдѣній, не полѣнилась заняться этимъ дѣломъ, и ея любезности мы обязаны, хотя и краткимъ, но очень цѣннымъ свидѣтельствомъ.

„Въ добавленіе къ сообщенному 20 марта 1893 года, за № 662, Обсерваторія имѣетъ честь увѣдомить васъ, что, по только-что полученной справкѣ, къ сѣверу отъ Рыбачьяго полуострова, въ норвежскомъ городѣ Вадзэ *объ гавани никогда не замерзаютъ. Въ самый холодный мѣсяцъ въ году средняя температура воды тамъ 1,4°. У береговъ Финмаркена вообще и наносный ледъ рѣдокъ; послѣдній разъ отмѣченъ въ 1881 году.*“

[1] «Справка», присланная въ редакцію *Московскихъ Вѣдомостей* 13 апрѣля 1893 года.

Приносимъ нашу искреннюю благодарность администраціи Обсерваторіи. Итакъ, какъ бы тамъ ни было, а въ настоящую зиму, когда *даже Золотой Рогъ* въ Константинополѣ *замерзалъ*, нашъ „Золотой Рогъ“, нашъ родной Мурманъ, былъ чистъ отъ льда и вполнѣ доступенъ для плаванія!...

Неужели всего этого еще мало: неужели все еще будутъ толковать о „недоступности нашего Сѣвера“ и о невозможности колонизовать его и устроить на этой коренной Русской Землѣ надежный оплотъ, дающій намъ дѣйствительную возможность „ногою твердо стать при морѣ“?...

Или прійдется снова припомнить недавнюю исторію съ Либавой? Когда заговорили о необходимости устроить тамъ гавань, о необходимости выдти изъ-подъ ярма Кенигсберга и другихъ нѣмецкихъ портовъ,—какой шумъ подняли Нѣмцы и канцеляріи Петербурга!

Но вотъ устройство порта въ Либавѣ рѣшено, мѣсто выбрано и начинаютъ строить.

Что же оказывается?

Вся земля вокругъ порта, на томъ мѣстѣ, гдѣ долженъ развиться будущій городъ Либава, пріобрѣтена Нѣмцами и consortes...

Изложивъ въ общихъ чертахъ исторію Сѣвернаго края и сдѣлавъ небольшой обзоръ его физической географіи, перейдемъ теперь къ разсмотрѣнію вопроса: что представляетъ собой этотъ богатый край въ торговомъ и стратегическомъ отношеніяхъ?

IV.

Сѣверъ Россіи въ военно-морскомъ отношеніи.

Великій Петръ, основавшій новую столицу и создавшій русскій флотъ въ Балтійскомъ морѣ, хотя и посвятилъ имъ свои лучшія силы, тѣмъ не менѣе не забывалъ и другихъ русскихъ морей, и если не сдѣлалъ на нихъ того же, что на Балтійскомъ — не создалъ флота и удобнаго военнаго порта, — то отнюдь не потому, что находилъ это ненужнымъ, какъ склонны думать теперь нѣкоторые.

Нѣтъ, геній Петра работалъ и въ Азовѣ, и въ Архангельскѣ, и тотъ же геній посылалъ Бековича-Черкасскаго чрезъ Каспій и Аралъ въ Индію

Надо помнить русскую исторію того времени, надо правильно понимать ее, чтобъ уяснить себѣ, почему Петръ обратилъ *преимущественное* вниманіе на Балтику, въ ущербъ другимъ частямъ своего обширнаго царства, и никто такъ вѣрно не выразилъ мысли перваго Русскаго Императора, какъ нашъ истинно-Русскій поэтъ:

И думалъ Онъ:
Отсель грозить мы будемъ Шведу—
Здѣсь будетъ городъ заложенъ,
На зло надменному сосѣду;
Природой здѣсь намъ суждено
Въ Европу прорубить окно,
Ногою твердой стать при морѣ;
Сюда, по новымъ имъ волнамъ,
Всѣ флаги въ гости будутъ къ намъ—
И запируемъ на просторѣ.

Такова, дѣйствительно, была программа русскаго моряка того времени—надо было бороться и одолѣть исконнаго и страшнаго въ свое время врага—Шведа.

Теперь программа эта осталась тою же самой измѣнился лишь врагъ. Шведъ пересталъ быть даже сколько-нибудь опаснымъ противникомъ, какъ онъ не заигрывай съ Германіей,—врагъ Россіи теперь другой.

Вѣрнѣе сказать, теперь у насъ враговъ на морѣ нѣсколько, а не одинъ, и во главѣ ихъ, конечно, надо поставить Англичанъ и Нѣмцевъ.

Гдѣ же теперь это мѣсто, откуда мы могли бы грозить нашимъ врагамъ, развивая въ то же время, подъ защитой этой будущей русской твердыни, свои силы, торговлю и промыслы?

Съ измѣненіемъ политическаго положенія, долженъ измѣниться и отвѣтъ на вопросъ: враговъ много, они повсюду — значитъ и надо слѣдить за ними повсюду, если ужь нельзя заставить ихъ повсюду себя бояться.

Въ другомъ мѣстѣ [1] я подробно излагалъ печальную судьбу русскихъ морскихъ открытій: наши отважные моряки, Беллинсгаузенъ, Крузенштернъ, Берингъ и другіе открыли множество острововъ, материковъ, морей и т. п., причемъ открытія эти дѣлались въ такихъ мѣстахъ, куда не рѣшались ходить такіе мореходы какъ Кукъ.

Острова и материки эти, съ омывающими ихъ водами, безспорно, по праву перваго открытія, должны принадлежать намъ. Но... они принадлежатъ всѣмъ, кромѣ насъ!

Одни мы уступили за гроши Американцамъ—этихъ меньшинство—а другіе большинство, открывъ, позабыли и забросили, и ихъ теперь позанимали разныя націи, ведущія изъ-за нашего добра и по сейчасъ безконечныя споры, а мы,—которые могли бы обладать въ тѣхъ моряхъ милліонами квадратныхъ верстъ [2] поверхности,—должны выпрашивать у нашихъ сосѣдей какъ милости какого-нибудь островка для угольной станціи, безъ чего нашимъ судамъ не только въ военное время, но даже и въ мирное нельзя совершать дальнихъ плаваній...

---

[1] См. статьи мои въ *Московскихъ Вѣдомостяхъ*, за 1892 г., въ №№ 283 и 326.

[2] Одинъ Беллинсгаузенъ открылъ въ умѣренномъ и жаркомъ поясѣ Тихаго Океана *214.000 квадратныхъ* миль!

Переходимъ, однако, къ нашему Сѣверу, который уберегли наши дѣды и отцы отъ иностранныхъ аппетитовъ.

Балтика свою роль сыграла. Дѣло сдѣланное здѣсь велико, настолько велико, что даже не настала еще пора вполнѣ оцѣнить его—эту оцѣнку сдѣлаетъ исторія, когда подведетъ итогъ всему, что̀ сдѣлала Россія со временъ Петра.

Точно также и флотъ русскій, который, во времена „дѣдушки русскаго флота“ и разныхъ галеръ и шнякъ, могъ довольствоваться Балтійскимъ моремъ и могъ процвѣтать на глубинахъ „Маркизовой лужи“,—рвется теперь на свободу, и ему надо дать выходъ на просторъ.

Пока Святая Софія не сброситъ полумѣсяца со своего купола, Черноморскій нашъ флотъ не достигнетъ совершенства, что̀ бы тамъ ни толковали; Балтика же всегда будетъ тѣсна и неудобна для него, какъ потому, что она болѣе полугода плохо или и вовсе недоступна, такъ и потому, что это – море замкнутое.

Все это уже сознано нашими лучшими спеціалистами по морской части, и потому неудивительно, что взоры всѣхъ все чаще и чаще обращаются на Сѣверъ, гдѣ русскіе *моряки* появились съ первымъ же русскимъ *поселенцемъ*, а когда появился этотъ послѣдній и сказать даже никто не можетъ—во всякомъ случаѣ едва ли позднѣе Великаго Новгорода и Ганзейскаго Союза [1]...

Говорятъ, Екатерина Великая, при началѣ каждаго новаго дѣла, при возникновеніи всякаго новаго или спорнаго вопроса, имѣла обыкновеніе посылать справляться въ архивы: не было ли чего по данному дѣлу задумано Петромъ—и почти всегда находили, что геній Петра предусмотрѣлъ, предугадалъ этотъ случай, и тогда Екатерина приказывала поступать, „какъ Петръ думалъ“.

Жаль, что этотъ обычай оставленъ теперь, многое бы можно было найти въ бумагахъ Петра и для насъ полезное!

Вотъ, что пишетъ извѣстный нашъ *піонеръ Сѣвера*, недавно умершій, М. Сидоровъ [2].

„Во время путешествія по Европѣ, Петръ I познакомился съ амстердамскимъ бургомистромъ, Николаемъ Витсеномъ. Этотъ ученый посвятилъ изданную имъ карту Сѣверо-Восточной Татаріи Его Величеству. Свѣдѣнія Витсена въ ученыхъ и государ-

---

[1] Новгородцы же часто повторяли девизъ Ганзейцевъ: Navigare necesse, vivere non necesse!..

[2] *Картины изъ дѣяній Петра Великаго на Сѣверѣ*, С.-Петербургъ, 1872 г., стр. 20—22.

ственныхъ дѣлахъ не мало способствовали къ просвѣщенію Государя—и потому онъ почти ежедневно съ нимъ бесѣдовалъ. Это тотъ, кстати сказать, Витсенъ, который донесъ ему, что амстердамскіе жиды просятъ у Его Величества позволенія пріѣзжать въ Россію, селиться въ ней, завести купеческія конторы и отправлять торговлю и что они поднесутъ Государю изъ благодарности на первый случай сто тысячъ гульденовъ. Но такъ какъ Петръ I не былъ расположенъ впускать жидовъ въ Россію, то отдѣлался шуткою. Онъ сказалъ: „Другъ мой Витсенъ, ты знаешь жидовъ и моихъ подданныхъ и я также и тѣхъ, и другихъ знаю. Скажи имъ моимъ именемъ, что я ихъ благодарю за предложеніе, но притомъ и сожалѣю, что они хотятъ поселиться въ Россіи, потому-что, хотя они и почитаются искусными обманывать весь свѣтъ, но я думаю, у моихъ Русскихъ немного они выторгуютъ".

Витсенъ въ своемъ сочиненіи: „Сѣверо-Восточная Татарія", говоритъ, что „Россіяне хотѣли даже заложить на Новой Землѣ крѣпость, но это предположеніе не исполнилось". Онъ разсказываетъ, что Русскіе плавали на ладьяхъ и карбасахъ изъ Бѣлаго моря и Печоры не только къ Новой Землѣ, но даже чрезъ Карское море до рѣкъ Оби и Енисея, для промысловъ и торговъ. Путь этотъ совершали они иногда прямо моремъ иногда же перетаскивали суда свои черезъ волокъ между Карскимъ моремъ и Обскою губою. Плаваніе изъ Оби въ Архангельскъ моремъ продолжалось отъ трехъ до четырехъ недѣль, и изъ Оби въ Енисей двѣ или три недѣли. Они никогда не удалялись отъ матераго берега и всегда проходили Югорскимъ Шаромъ, а не Карскими Воротами, потому что послѣдній проливъ хотя и шире перваго, но опаснѣе, по причинѣ часто скопляющихся льдовъ. Изъ Оби ходили они также прямо на Новую Землю, на судахъ, построенныхъ на Верхотурьѣ, по образу голландскихъ буйсовъ и называвшихся потому *бусами*. Достопримѣчательныя плаванія эти впослѣдствіи совершенно прекратились, частью отъ естественныхъ трудностей, частью же, можетъ-быть, отъ помѣхъ и затрудненій, которыя имъ были поставляемы: въ Югорскомъ Шару и на Матвѣевомъ островѣ содержимы были въ лѣтнее время стражи, не только для сбора пошлинъ съ промышленныхъ судовъ, но и для наблюденія, чтобы, кромѣ ихъ, никто не проплывалъ. Правители Россійскіе считали, вѣроятно, полезнѣйшимъ, чтобы вся торговля съ сибирскими народами производилась сухимъ путемъ. (Изъ путеш. Литке).

Эти извѣстія имѣютъ большое значеніе; изъ нихъ можно вывести заключеніе, что въ прежнее время дѣйствительно производились торговыя сношенія съ Сибирью моремъ и что въ Сѣверномъ океанѣ были уже значительные по тому времени морскіе промыслы. На лѣто, какъ говоритъ Витсенъ, ставили стражи въ Югорскомъ Шару и на Матвѣевомъ островѣ. Понятно, что такія временныя стражи были затруднительны для правительства и потому Петръ I предполагалъ основать на Новой Землѣ крѣпость, какъ постоянный пунктъ, гдѣ сосредоточивались бы военныя силы, какъ для защиты русскихъ промышленниковъ, такъ и для охраненія интересовъ Русскаго государства отъ иностранцевъ. Какъ геніальный Государь, онъ понималъ, какія громадныя выгоды могутъ извлекать изъ сѣверныхъ морей жители его государства, о благосостояніи котораго онъ такъ неусыпно заботился Онъ стремился къ тому, чтобы этими выгодами пользовались только его подданные. Еслибы основана была крѣпость на Новой Землѣ, то русскіе промышленники находили бы себѣ пріютъ, а иностранные не смѣли бы производить морскіе промыслы въ нашихъ моряхъ. И такъ русская морская промышленность развивалась бы, а не падала. Мало-по-малу иностранцы завладѣли на Сѣверѣ всею нашею внѣшнею торговлею и самыми выгодными морскими промыслами. Въ наше время почти всѣ русскія сырыя произведенія отправляются на иностранныхъ корабляхъ; рыбными промыслами на Мурманскомъ берегу занимаются не больше 2.000, между тѣмъ, какъ во времена Ломоносова ходило на Мурманскій берегъ до 10.000 человѣкъ; промыслы морскихъ звѣрей, тюленей и моржей въ рукахъ Норвежцевъ. Въ послѣднее время возникъ даже вопросъ: принадлежитъ ли Русскимъ Карское море? Объ этомъ, въ защиту нашихъ правъ, въ декабрѣ 1871 года сдѣланъ Сидоровымъ докладъ Обществу Содѣйствія Русской Промышленности и Торговлѣ.

Что Петръ I дорожилъ сѣверными окраинами нашего отечества, служитъ доказательствомъ и то, что онъ для изслѣдованія ихъ послалъ морскихъ офицеровъ: одни изъ нихъ отправлены были отъ устьевъ Лены, Индигирки и Колымы къ востоку, подлѣ сѣверныхъ береговъ Сибири,—съ тѣмъ, не могутъ ли пройти въ „Тихое море“; а другіе изъ Камчатки, на сѣверо-западъ, навстрѣчу первымъ, для изслѣдованія тамошнихъ морей и открытія новыхъ земель, или острововъ. Въ числѣ послѣднихъ находился капитанъ Берингъ, который открылъ, уже по кончинѣ Петра Великаго, про-

ливъ, соединяющій Сѣверный океанъ съ Восточнымъ и названный впослѣдствіи Беринговымъ.

Такъ дѣло стояло при Петрѣ и такъ же, къ сожалѣнію, стоитъ оно и теперь. Будучи твердо убѣжденъ, что безъ *вольнаго моря* немыслимо морское могущество Россіи, что ни Черное Море, запертое Дарданеллами, ни Балтійское, *бо́льшую* часть года запертое льдомъ и *всегда* имѣющее въ перспективѣ быть запертымъ при своемъ соединеніи съ Сѣвернымъ моремъ, для чего стоитъ нашимъ непріятелямъ занять только островки *Лангеландъ* и *Фемернъ*, [1] я предоставляю здѣсь слово двумъ нашимъ извѣстнѣйшимъ морскимъ писателямъ, которые, съ усиліями, достойными лучшей доли и оцѣнки, уже нѣсколько лѣтъ стараются возбудить вниманіе общества къ морскимъ вопросамъ и отважно борятся, съ одной стороны, съ оффиціальными авгурами морскаго дѣла, не хотящими, съ высоты своего величія, ничего знать, кромѣ присвоенныхъ имъ окладовъ и наградъ и не могущими даже представить, чтобы какой-нибудь русскій морякъ могъ смѣть свое сужденіе имѣть при наличности мнѣнія ихъ, авгуровъ, основанныхъ при этомъ на „авторитетѣ западныхъ спеціалистовъ и ученыхъ“, а съ другой стороны—съ косностію и малыми познаніями нашего общества во всемъ, что касается моря и морскаго дѣла.

Но такіе піонеры Сѣвера, какъ Сидоровъ, М. К., А. К. (Бѣломоръ)—не забудутся потомствомъ, и ихъ патріотическія дѣянія, ихъ пророческія слова должны быть оцѣнены, и не ихъ вина, если намъ или нашимъ потомкамъ придется горько раскаиваться, что слова ихъ не были приняты во вниманіе *въ свое время*...

Думать такъ мы можемъ уже потому, что въ то время, когда оффиціальная, субсидируемая „спеціальная“ печать хранитъ величественное молчаніе и не удостоиваетъ вниманіемъ такихъ статей, какъ *письма о флотѣ*, [2] г. Бѣломора, или знаменитая переписка его же съ М. К., печатавшаяся въ журналѣ *Русское Судоходство*, все большее и большее количество представителей общей печати, не обязанной страха ради Іудейскаго замалчивать ни наши недостатки, ни превозносить наши достоинства,—начинаетъ останавливать вниманіе своихъ читателей на выводахъ вышеупомянутыхъ писателей.

[1] Талантливый писатель, г. Бѣломоръ, даже написалъ фантастическую повѣсть *Будущая война*, въ которой описана грядущая война и роль Балтійскаго—запертаго и Сѣверо-океанскаго—свободнаго флотовъ.

[2] Въ *Русскомъ Вѣстникѣ*.

Такъ, напримѣръ, *Новороссійскій Телеграфъ*, [1] газета хотч *провинціальная*, но зорко, повидимому, слѣдящая за всѣмъ тѣмъ, что касается морскаго дѣла, помѣстила прекрасный отчетъ объ вышеупомянутой перепискѣ, который мы приводимъ здѣсь цѣликомъ, тѣмъ болѣе, что помѣщая этотъ отчетъ, газета съ своей стороны возбудила тоже рядъ вопросовъ, на которые г. Бѣломоръ и отвѣчалъ.

Дай Богъ, чтобы такъ дѣло и впередъ шло и чтобы пишущимъ объ такой важной отрасли государственнаго хозяйства, какъ морское дѣло, не пришлось вопіять въ пустынѣ...

„Въ журналѣ *Русское Судоходство* (№ 136—137) печатается замѣчательная „Переписка о флотѣ“. Эта переписка состоитъ изъ писемъ М. К. (большаго знатока военно-морскаго дѣла) къ А. К. (извѣстному въ литературѣ А. Бѣломору). Въ письмахъ М. К. выясняются морскія задачи Россіи и та программа, которой необходимо держаться для успѣшнаго выполненія этихъ задачъ. Хотя письма принадлежатъ спеціалисту и напечатаны въ спеціальномъ журналѣ, но изложеніе М. К. настолько ясно и задачи наши на морѣ такъ хорошо имъ выяснены, что всякій, кто возьметъ на себя трудъ ознакомиться съ этимъ компетентнымъ мнѣніемъ, пойметъ и оцѣнитъ доводы автора.

Мы приводимъ мнѣніе это въ сжатомъ пересказѣ и, съ своей стороны, считаемъ нужнымъ поставить почтенному автору писемъ два вопроса, невольно напрашивающіеся на умъ при чтеніи его писемъ и рѣшеніе которыхъ г. М. К. было бы весьма желательно.

Авторъ начинаетъ свои разсужденія съ указанія глубокаго *различія между сухопутными и морскими военными силами.* Разъясненіе это потому важно, что не только въ обществѣ, но даже и въ военно сухопутныхъ сферахъ (вліяющихъ на развитіе нашего флота) недостаточно понимаютъ главную сущность организаціи военно-морскихъ силъ. Организація военно-сухопутныхъ силъ у всѣхъ народовъ почти одна и та же, самые роды оружія, за малыми исключеніями, у всѣхъ образованныхъ народовъ для веденія войны *на сушѣ* почти одни и тѣ же, причемъ соотношенія, въ каждой арміи, разныхъ родовъ оружія между собою можно считать почти опредѣленными современною тактикой. Армія, хорошо организованная для отраженія Нѣмцевъ, можетъ

[1] См. №№ 5.765 и 5.775 1893 года.

смѣло бить Австрійцевъ, разгонять турецкія войска и среднеазіатскія скопища и быть вполнѣ соотвѣтствующею своему призванію въ нашемъ столкновеніи съ Англичанами на границахъ Индіи. Армія, въ особенности такого по преимуществу континентальнаго государства, какъ Россія, можетъ въ мирное время, спокойно развиваться во всѣхъ родахъ оружія и имѣть увѣренность, что она, съ одинаковымъ успѣхомъ, исполнитъ свою задачу на всѣхъ доступныхъ для нея театрахъ войны.

Въ иномъ положеніи находятся *морскія* вооруженныя силы всѣхъ государствъ, а въ особенности флотъ Россіи.

Въ сухопутныхъ силахъ все состоитъ изъ людей, соотвѣтственно вооруженныхъ и обученныхъ. Ихъ соединяютъ въ живыя боевыя единицы, сообразно господствующимъ тактическимъ соображеніямъ. Взводы, роты, баталіоны, полки, бригады, дивизіи, корпуса, наконецъ арміи могутъ быть во всякое время переформированы въ любыя боевыя единицы не только въ мирное время, по указаніямъ измѣнившихся тактическихъ задачъ, но даже во время войны, по указаніямъ надобности или по временнымъ требованіямъ дѣла. Изъ кавалеристовъ можно сдѣлать пѣхотинцевъ, артиллеристовъ и обратно; можно, однимъ словомъ, мѣнять въ массѣ военныхъ людей отношеніе между родами оружія, лишь бы было необходимое оружіе. Въ Крымскую кампанію Черноморскій флотъ, никогда не готовившійся къ гарнизонной и артиллерійской службѣ, защищалъ со славой бастіоны Севастополя. Еслибы въ пятидесятыхъ годахъ пути сообщенія Россіи были лучше и ея внутреннія технически-промышленныя силы были болѣе развиты, то она могла бы во время войны перевооружить свои войска, но она не могла бы того же сдѣлать относительно флота, даже при высокомъ развитіи техническихъ силъ. Флотъ долженъ быть готовъ ранѣе и именно такой флотъ, который пригоденъ именно этому государству (въ данномъ случаѣ Россіи). Но если въ 1854 году невозможно было пересоздать флотъ, то что же стали бы мы дѣлать, еслибы теперь оказалось во время войны, что мы строили *не такъ* и *не такой флотъ*, который требуется политическими задачами Россіи и обусловливается ея географическимъ положеніемъ? Въ то время, въ 1854 году, боевыми единицами были: корабль, фрегатъ, корветъ, бригъ, шхуна, тендеръ... все это строилось изъ дерева плотниками, двигалось парусами, вооружалось пушками и управлялось одинаково подготовленными людьми. Поврежденія этого флота въ бою исправлялись кусками

дерева и парусины. А теперь, что такое *боевая* единица во флотѣ? Машины двигательныя, динамо-электрическія, водоотливныя, рулевыя, шпилевыя, вентиляторныя, мусорныя, воздухонагнетательныя; каждая пушка, каждая паровая шлюпка есть отдѣльный сложный механизмъ. Прибавимъ сюда двойное дно корпуса, его водонепроницаемые отсѣки, водоотливную систему трубъ и клапановъ, систему пожарныхъ трубъ, десятки верстъ электрическихъ проводниковъ и массу всякаго рода устройствъ, крютъ-камеръ, бомбовыхъ погребовъ, подачи снарядовъ, горловинъ, непроницаемыхъ дверей съ механическими устройствами, закрытыя кочегарныя и машинныя отдѣленія, въ которыхъ люди должны при искусственномъ свѣтѣ и нагнетаемомъ воздухѣ, разобщенные по группамъ и по одиночкѣ, между собою и отъ начальствующихъ лицъ, въ особыхъ непроницаемыхъ для воды, свѣта и воздуха отдѣленіяхъ, въ полномъ невѣдѣніи всего, что творится за предѣлами мѣстъ ихъ заключенія, — эти необыкновенные люди должны, съ полнымъ знаніемъ каждый своего дѣла, исполнять моментально и хладнокровно приказанія, получаемыя отъ невидимаго начальства по телеграфамъ... Вотъ, что такое современная боевая единица! Въ виду тѣхъ различій, которыя въ массѣ детальныхъ устройствъ, не говоря уже о разнообразіи машинъ, существуютъ въ различныхъ боевыхъ единицахъ флота, — понятно, какъ необходимо, чтобы во время боя въ наше время каждая боевая единица была снабжена точнымъ составомъ всѣхъ родовъ, профессій и ранговъ, *вполнѣ сжившимся между собою и судномъ*. Необходимо, чтобы на каждомъ суднѣ были тѣ именно офицеры, механики, машинисты, минеры, которые болѣе другихъ знакомы съ спеціальными устройствами именно этого судна. Такой боевой единицы нынѣ нѣтъ. Такой флотъ можетъ быть созданъ лишь долгими годами систематическихъ усилій. Флотъ, въ которомъ корпуса сами по себѣ, а экипажи сами по себѣ, есть только отчетный бумажный флотъ, но не дѣйствительный.

Указанное различіе между сухопутными и морскими военными силами свойственно арміямъ и флотамъ всѣхъ государствъ, но флоту такого континентальнаго государства, какъ Россія, нужно считаться еще съ нѣкоторыми условіями особенной важности, отсутствіе которыхъ упрощаетъ до-нельзя задачи такой, напримѣръ, морской державы, какъ Англія. Не надо забывать, что во всѣхъ морскихъ войнахъ помѣхою была именно Англія.

Современные флоты состоятъ изъ боевыхъ единицъ чрезвы-

чайнаго разнообразія: 1) броненосцы эскадреннаго боя, подраздѣляющіеся на броненосцевъ морскихъ и береговой обороны; 2) крейсера броненосные; 3) минные тараны; 4) контръ-миноносцы; 5) канонерскія лодки, 6) посыльныя суда и развѣдныя; 7) миноносцы, 8) миноноски, 9) минные транспорты; 10) просто военные транспорты. Всѣ эти суда, въ своемъ устройствѣ постоянно совершенствуются. Задача администраціи, созидающей флотъ, является настолько сложною и отвѣтственною, по мнѣнію г. М. К., что только администрація, опирающаяся на выдающіеся таланты и знанія всѣхъ спеціальностей военно-морскаго дѣла, чувствующая себя подъ постояннымъ контролемъ гласности и критики, можетъ справиться съ такой задачей. Такъ какъ суммы, ассигнуемыя на судостроеніе, должны быть или израсходованы въ теченіе года, или возвращены въ Государственное Казначейство, то мы, не входя въ долгое разсужденіе о томъ, что строить, строимъ и у себя и за границей суда разнообразныхъ типовъ и размѣровъ, строимъ всего понемногу. Такая судостроительная дѣятельность вполнѣ подходитъ для Англіи. Эта держава — владычица морей. Она занимаетъ такое стратегическое положеніе, что ей возможно группировать или разъединять всѣ свои разнообразныя боевыя единицы на любомъ пунктѣ земнаго шара. И это ей легче сдѣлать, чѣмъ намъ передвигать свои сухопутныя силы на огромномъ пространствѣ Русской Имперіи. Какъ бы ни былъ разнообразенъ флотъ Англіи, она найдетъ ему примѣненіе, гдѣ надобность будетъ въ тѣхъ или иныхъ боевыхъ единицахъ.

Но что, спрашиваетъ г. М. К., будемъ мы дѣлать съ нашими броненосцами, запертыми въ Черномъ и Балтійскомъ моряхъ? Указавъ на то, что флотъ необходимъ намъ именно противъ Англіи, чтобъ обезвредить Англію, что при теперешнемъ положеніи мы должны необходимо строить три флота—Черноморскій, Балтійскій и Тихо-Океанскій,—что созданіе новой морской твердыни въ Либавѣ *будетъ лишь на пользу Англіи*, такъ какъ опираясь на Кронштадтъ въ узкомъ Финскомъ заливѣ, мы еще можемъ разсчитывать, что Англія воздержится отъ риска уронить свой военно-морской престижъ и не сунется въ Финскій заливъ, а что Либава открыта дѣйствіямъ Англичанъ, авторъ переходитъ къ изложенію своей теоріи созданія такого флота, который полезенъ и необходимъ для Россіи. Теорія эта заключается въ слѣдующемъ:

Для внутреннихъ морей Балтійскаго и Чернаго надо строить только современнѣйшіе типы судовъ активной обороны: а) Минные тараны отъ четырехъ до пяти тысячъ тоннъ водоизмѣщенія. Эти суда должны быть защищены сильною броней въ жизненныхъ частяхъ, а въ остальной части легкою, но соотвѣтствующею броней для защиты отъ скорострѣльной артиллеріи. Назначеніе минныхъ таранновъ — дѣйствовать не только противъ сильныхъ одиночныхъ судовъ непріятеля, но врѣзываться въ непріятельскія эскадры, группами или по одиночкѣ, и идя въ бой, не думать о возвращеніи изъ него, какъ это происходило въ былыя времена, на брандерахъ. Постройка такого судна, при хорошей организаціи, потребуетъ отъ полутора до двухъ лѣтъ, а потому сооруженіе минныхъ таранновъ въ Черномъ и Балтійскомъ моряхъ должно вестись непрерывно въ мирное время по опредѣленной программѣ. Скорость хода минныхъ таранновъ должна быть отъ 18 — 20 узловъ. б) *Канонерскія лодки*, онѣ же и посыльныя суда, водоизмѣщеніемъ около 3.000 тоннъ, бронированныя и соотвѣтственно вооруженныя, но со скоростью хода не менѣе 18 узловъ. Эти суда тоже должны постоянно строиться въ Черномъ и Балтійскомъ моряхъ. На постройку потребно отъ одного до полутора года. в) На каждомъ морѣ должно быть не менѣе, какъ по два минныхъ транспорта. По мнѣнію г. М. К. *Орелъ* и *Саратовъ* — суда Добровольнаго флота—легко могли бы быть, при нуждѣ, обращены въ такіе транспорты. г) Также постоянно должны строиться въ обоихъ моряхъ, по возможности скоро, въ небольшомъ количествѣ, слѣдующія суда: минные крейсеры или контръ-миноносцы около 800 тоннъ водоизмѣщенія, берущіе на постройку отъ шести до восьми мѣсяцевъ, миноносцы до 200 тоннъ, берущіе на постройку отъ трехъ до четырехъ съ половиною мѣсяцевъ и миноноски въ 75 тоннъ, берущія на постройку отъ двухъ до двухъ съ половиною мѣсяцевъ. Всѣ же остающіяся заспмъ свободныя средства нашего морскаго судостроительнаго бюджета слѣдуетъ обратить на постройку *крейсеровъ дальняго плаванія.*

Крейсера эти, по мнѣнію автора, должны быть слѣдующаго общаго типа:

1) Водоизмѣщеніе очень большое, а именно такое, чтобы при современномъ состояніи техники, они могли обладать:

2) Запасомъ топлива, дающимъ возможность, безъ возобновленія его, дѣлать непрерывный морской переходъ (около 20.000

миль) вокругъ Горна или мыса Доброй Надежды, отъ Владивостока до Мурмана или обратно. При такихъ условіяхъ число крейсеровъ, дѣйствующихъ изъ того или другаго операціоннаго базиса для соединенныхъ или одиночныхъ операцій на любомъ пунктѣ великобританскаго владычества, можетъ быть устанавливаемо распоряженіями центральной морской власти, смотря по надобности.

3) Наибольшею скоростью хода — не меньшею той, какою въ данное время обладаютъ быстроходнѣйшіе океанскіе крейсера англійскаго флота.

4) Броневою защитою жизненныхъ частей корпуса,—не меньшею, по возможности даже большею, чѣмъ та, какою обладаютъ самые сильные англійскіе крейсера одинаковаго или близкаго водоизмѣщенія и скорости.

5) Артиллерійское вооруженіе требуется преимущественно дѣйствующее по килю, по носу и на корму, не столько сильное по калибру орудій, сколько многочисленное и, конечно, современное, по дальнобойности и скорострѣльности. Двѣ или самое большое четыре пушки можно допустить сравнительно большаго калибра для возможныхъ операцій противъ угольныхъ станцій и укрѣпленныхъ мѣстностей. Но общій вѣсъ артиллерійскаго вооруженія, со всѣми запасами, не долженъ превосходить 6%—6½% полнаго водоизмѣщенія.

6) Вооруженіе минное должно быть соотвѣтствующее, но особенное вниманіе должно быть обращено на снабженіе ихъ миноносками со скоростью хода до 18—19 узловъ и минными катерами, тѣми и другими въ наиболѣе возможномъ числѣ, дабы при благопріятныхъ условіяхъ крейсеръ могъ вступать въ бой при содѣйствіи своего миноноснаго флота.

7) Въ отношеніи рангоута и парусности ограничиться одномачтами и косыми парусами, которые могутъ быть полезны для уменьшенія размаховъ качки.

8) Длина этихъ судовъ должна быть наибольшею; вмѣстимость съ остойчивостью при самыхъ неблагопріятныхъ условіяхъ погрузки, въ какихъ можетъ находиться крейсеръ во время плаванія. Длина — очень важный элементъ въ боевомъ суднѣ, которое имѣетъ задачею, подобно трансатлантическимъ почтовымъ пароходамъ, развивать свою наибольшую скорость при самыхъ неблагопріятныхъ условіяхъ вѣтра и волненія въ океанѣ.

9) По этимъ же соображеніямъ и главные двигательные ме-

ханизмы, не менѣе двухъ, но, вѣроятно, трехъ (въ видахъ экономіи топлива при крейсерскихъ ходахъ), должны быть того типа, преимущества котораго въ продолжительныхъ океанскихъ переходахъ полными ходами подтвердились практикою трансатлантическихъ быстроходныхъ почтовыхъ пароходовъ.

10) Комплектъ судоваго экипажа долженъ быть такъ великъ, чтобы за отдѣленіемъ необходимаго личнаго состава всѣхъ спеціальностей на миноноски и мирные катера и $^1/_3$ всего состава команды въ десантъ, крейсеръ могъ съ остальнымъ экипажемъ идти въ бой. Сверхъ своего экипажа, крейсеръ долженъ имѣть удобства для помѣщенія на продолжительные морскіе переходы сухопутнаго десанта съ багажемъ и артиллеріей, въ составѣ до двухъ ротъ. Соотвѣтственно этому числу людей, должны быть, само собой разумѣется, устроены госпитальныя помѣщенія и продовольственные запасы, разсчитанные на двойное время возможнаго для крейсера непрерывнаго пребыванія въ морѣ, безъ возобновленія запасовъ топлива, такъ какъ можетъ случиться, что крейсеру удастся пополнить эти запасы въ морѣ съ захваченныхъ непріятельскихъ судовъ или угольныхъ складовъ, между тѣмъ можетъ представиться надобность снабдить продовольствіемъ оставляемые на берегу на болѣе или менѣе продолжительное время десанты.

Крейсеръ, отвѣчающій такимъ требованіямъ, можетъ быть проектированъ при современномъ состояніи военно-морской техники въ предѣлахъ водоизмѣщенія около 14.000 тоннъ, то-есть такого водоизмѣщенія, но иначе распредѣленнаго, какое Англичане даютъ своимъ броненосцамъ послѣдней постройки.

Стоимость такого крейсера, вполнѣ вооруженнаго и снабженнаго, должна быть у насъ около десяти милліоновъ рублей, то-есть равною стоимостямъ такихъ броненосцевъ, какъ *Георгій Побѣдоносецъ*, *Чесма* или *Петропавловскъ* и *Севастополь*.

Теперь бюджетныя средства позволяютъ Морскому Министерству одновременно строить девять броненосцевъ и одинъ крейсеръ *Рюрикъ*, то-есть суда, въ общей сложности имѣющія 88.100 тоннъ водоизмѣщенія и 89.750 силъ. Стоимость этихъ 88.000 тоннъ въ окончанномъ видѣ можно принять въ 88 милліоновъ рублей, которые при раскладѣ ихъ на 4 года слишкомъ дадутъ ежегодную затрату на судостроеніе по двадцати милліоновъ. Опредѣляя стоимость крейсера какъ сказано выше, въ десять милліоновъ рублей, миноноснаго тарапа около четырехъ милліоновъ

и канонерской лодки 2½ милліона рублей и опредѣляя на постройку ежегодно у себя миннаго флота, то-есть минныхъ крейсеровъ, миноносцевъ и миноносокъ по 20 мил. рублей, г. М. К. исчисляетъ, что чрезъ десять лѣтъ Россія можетъ имѣть 34 крупныхъ судна, имѣющихъ 238.000 тоннъ водоизмѣщенія и 332.000 силъ, и постройка этихъ судовъ (10 крейсеровъ, 14 минныхъ таранновъ и 10 канонерскихъ лодокъ) будетъ стоить 180 милліоновъ рублей. На остальные затѣмъ 26 милліоновъ можно построить за десять лѣтъ не менѣе 10 минныхъ крейсеровъ, 40 миноносцевъ и 25 миноносокъ, то-есть 75 мелкихъ судовъ современнѣйшаго типа.

Эту программу флота г. М. К., по его словамъ, развивалъ въ 1883 году управляющему Морскимъ Министерствомъ П. А. Шестакову. Программа эта не была принята и въ теченіе 10 лѣтъ, то-есть, когда мы могли бы уже располагать выше проектированнымъ флотомъ, бюджетъ Морскаго Министерства возросъ до 50 милліоновъ рублей въ годъ. Въ доказательство справедливости своего мнѣнія о необходимости именно такого флота г. М. К. приводятъ слѣдующія соображенія: Англія—нашъ естественный противникъ въ морѣ, Франція и Соединенные Штаты Америки наши естественные союзники. Но чтобы противникъ нашъ насъ опасался, а союзники смотрѣли на насъ, какъ на серьезную силу, необходимо, кромѣ флотовъ, запертыхъ на Балтикѣ и въ Черномъ морѣ, имѣть суда въ открытыхъ моряхъ. Суда эти, какъ описано выше, должны быть со скорымъ ходомъ и такихъ размѣровъ, чтобы могли, не заходя въ порты, нести съ собою необходимый запасъ угля для очень продолжительныхъ переходовъ. Типомъ такого судна и слѣдуетъ считать проектированные г. М. К. крейсера. Г. М. К. справедливо замѣчаетъ, что нашъ черноморскій флотъ при попыткѣ, въ случаѣ войны, занять смѣлымъ движеніемъ Босфоръ потерпитъ неудачу, ибо Англичане всегда успѣютъ войти въ Черное море ранѣе, чѣмъ мы выйдемъ изъ Севастополя. Равно нашъ балтійскій флотъ не помѣшаетъ Нѣмцамъ высадиться въ Остзейскихъ провинціяхъ. Высадка такого рода возможна, однако, лишь при содѣйствіи Англичанъ, такъ какъ сама Германія недостаточно сильна, чтобы господствовать въ Балтикѣ. Слѣдовательно, опять необходимо занять Англичанъ въ другомъ мѣстѣ, направить ихъ флотъ къ другимъ цѣлямъ, а не къ блокированію Балтійскаго и Чернаго морей. Чтобы сдѣлать нападеніе Англичанъ на Балтійское море возможно безвред-

нымъ, намъ надо избѣгать устройства морской твердыни въ Либавѣ и остаться при Кронштадтской твердынѣ, оставивъ открытый Либавскій портъ лишь портомъ коммерческимъ. Проектируемые крейсера, имѣя стоянку въ незамерзающихъ портахъ со свободнымъ выходомъ въ океанъ, могли бы нанести Англіи болѣе вреда, чѣмъ всякія сухопутныя надъ нею побѣды. Англія, правда, имѣетъ множество операціонныхъ базисовъ для своего флота на всѣхъ моряхъ земнаго шара, но сообщеніе съ ними метрополіи можетъ совершиться лишь морскимъ путемъ, который, во время войны, при существованіи проектируемыхъ крейсеровъ, будетъ очень затрудненъ. Въ случаѣ морскихъ неудачъ, Англія, во-первыхъ, теряетъ свой престижъ первенствующей морской державы, а во-вторыхъ, находится вынужденой сосредоточить свой флотъ въ европейскихъ водахъ для защиты Великобританскаго побережья. Случись такое положеніе, и колоніи Англіи останутся изолированными и открытыми для нападенія враговъ. Многія изъ этихъ колоній и нынѣ живутъ отдѣльно отъ метрополіи экономическою и политическою жизнію. Стоитъ имъ увидѣть ослабленіе своей владычицы и онѣ отложатся: Канада войдетъ въ составъ Сѣверо-Американской республики, Австралія, на подобіе Сѣверо-Американскихъ Штатовъ въ прошломъ вѣкѣ, образуетъ отдѣльное независимое государство. Россія хотя не обладаетъ такими операціонными базисами для флота, какъ Англія, но зато она можетъ имѣть внутреннее сообщеніе со своими портами. Такими первоклассными военными портами, снабженными доками, мастерскими складами и проч. должны быть Владивостокъ и портъ на Мурманѣ. Портъ этотъ, предполагаемый въ будущемъ, г. М. К., съ легкой руки г. Бѣломора, зоветъ Александровскимъ. Мурманскія бухты, несмотря на свое положеніе на крайнемъ Сѣверѣ, никогда не замерзаютъ благодаря сосѣдству Гольфстрема. Изъ Мурмана слѣдовательно наши суда могутъ во всякое время выйти въ океанъ и держась, благодаря своему устройству, долгое время въ открытомъ морѣ, могутъ наносить значительный вредъ Англіи. Кромѣ того, Мурманъ находится въ 1.500 миляхъ отъ береговъ Великобританіи. Необходимо, конечно, чтобы и Владивостокъ, и будущій Александровскъ были соединены непрерывными рельсовыми путями съ центромъ Имперіи. Великая Сибирская дорога уже рѣшаетъ эту задачу относительно Владивостока, для соединенія же Мурмана съ общею рельсовою сѣтью достаточно построить около 550 верстъ желѣзной дороги отъ Улеаборга, какъ

продолженіе Финляндской дороги. Такая дорога коснется Кандалажскаго залива Бѣлаго моря и выйдетъ къ Екатерининской гавани Кольскаго залива или къ другому пункту, удобному для сооруженія незамерзающаго порта на Мурманѣ. Помимо стратегическихъ цѣлей, дорога эта имѣла бы громадное значеніе для нашего заброшеннаго Сѣвера и въ экономическомъ отношеніи. Одновременно съ этими желѣзными путями, необходимо, какъ оно совершенно ясно каждому, возстановить наши водные пути между Балтійскимъ и Чернымъ морями.

Планъ г. М. К. ясенъ и понятенъ даже и не для спеціалиста. Резюмируя его въ короткихъ словахъ, мы видимъ слѣдующее: Флотъ намъ нуженъ для противодѣйствія Англіи; такой флотъ долженъ обладать быстрымъ ходомъ, большимъ водоизмѣщеніемъ такихъ его единицъ, какъ крейсера, сжившимся со своимъ судномъ экипажемъ; такой флотъ долженъ имѣть стоянку въ незамерзающихъ, имѣющихъ свободный выходъ въ океаны, портахъ; этими портами являются Мурманъ и Владивостокъ. При существованіи такого флота, способнаго отъ Мурмана до Тихаго океана, кругомъ Африки (Суэцъ и Гибралтаръ въ случаѣ войны для насъ закрыты), не заходя ни въ одинъ портъ, пройти во Владивостокъ. Англія должна быть ослаблена, ибо ея суда вездѣ будутъ рисковать встрѣтиться съ нашими крейсерами, и ея морскія задачи чрезвычайно осложнятся". „Осуществленіе мыслей г. М. К. весьма желательно, говоритъ *Новор. Телег.* но остается въ ея прекрасномъ планѣ два нерѣшенныхъ вопроса: принимаетъ ли онъ во вниманіе замерзаніе порта во Владивостокѣ въ теченіе четырехъ мѣсяцевъ, и какъ онъ смотритъ на то, что рядомъ съ нашими бухтами на Мурманѣ существуютъ такія же незамерзающія норвежскія, которыя могутъ сдѣлаться операціоннымъ базисомъ Англіи? На эти два вопроса было бы важно услышать отвѣтъ г. М. К., какъ спеціалиста, съ такимъ обширнымъ и живымъ умомъ".

А вотъ и отвѣтъ г. Бѣломора:

М г., г. редакторъ,—Дѣлая очень большую выдержку изъ писемъ М. К., напечатанныхъ въ №№ 136 и 137 *Русскаго Судоходства*, вы ставите два вопроса: 1) принимаетъ ли М. К. во вниманіе замерзаніе порта во Владивостокѣ въ теченіе четырехъ мѣсяцевъ, и 2) какъ онъ смотритъ на то, что рядомъ съ нашими бухтами на Мурманѣ существуютъ такія же незамерзающія норвежскія, которыя могутъ сдѣлаться операціоннымъ базисомъ Англіи.

Я не знаю, дойдутъ ли эти вопросы до М. К. и будетъ ли онъ отвѣчать на нихъ, такъ какъ отвѣты его, по моему убѣжденію, отчасти уже заключаются въ самомъ проектированіи крейсеровъ. Крейсеръ долженъ имѣть запасъ угля на 20.000 миль и запасъ провизіи, разсчитанный на *двойное* время возможнаго для крейсера непрерывнаго пребыванія въ моряхъ, то-есть на то, которое потребовалось бы пройти 40.000 миль, со скоростью 10—8 миль или по меньшей мѣрѣ на 166 дней. Но не весь Владивостокъ замерзаетъ на четыре мѣсяца; замерзаетъ лишь Золотой Рогъ, а бухты Діомидъ и Улиссъ открыты круглый годъ.

Рядомъ съ мурманскими незамерзающими портами дѣйствительно лежатъ еще лучшіе норвежскіе, когда-то потерянные по невниманію нами. Но вѣдь эти гавани теперь норвежскія и если ихъ займутъ Англичане, то это будетъ или по соглашенію, то-есть когда Норвегія объявитъ Россіи войну или противъ воли нейтральнаго нашего сосѣда. То или другое рѣшеніе этого вопроса послужитъ лишь къ нашей выгодѣ, такъ какъ опредѣлитъ ясно наше положеніе къ сосѣду. Извѣстна поговорка: „избави насъ отъ друзей, а отъ враговъ мы сами избавимся.“ Открытый врагъ, а такимъ будетъ Шведско-Норвежское королевство, если оно уступитъ Англіи свои гавани во время войны, будетъ наказанъ нами изъ Финляндіи.

Но что пріобрѣтетъ Англія, устроивъ станцію въ водахъ Норвегіи?

На этотъ вопросъ лучше всего отвѣчаютъ сами Англичане въ своихъ дебатахъ по поводу нашего крейсера *Рюрика*. Такой морской авторитетъ, какъ адмиралъ Коломбъ, возражая противъ постройки крейсеровъ *Terrible* и *Powerful*, совершенно правильно утверждалъ, что въ наше время нѣтъ возможности заблокировать непріятельскій флотъ, гдѣ бы онъ ни заперся. Онъ разведетъ пары и, пользуясь туманомъ, мглою или другими благопріятными случайностями, уйдетъ въ открытое море, не оставивъ и слѣда. Что будутъ дѣлать англійскіе моряки по близости Мурмана? Высадятъ десантъ и примутся осаждать, какъ Севастополь? Будутъ бомбардировать? Напрасный трудъ, тщетныя усилія. Лѣто на Мурманѣ коротко, климатъ и прочія условія вовсе не способствуютъ продолжительнымъ операціямъ на Мурманѣ. Кромѣ того, занявъ Норвежскую гавань, Англичане откроютъ новый путь сообщенія между Великобританіей и Норвегіей. По этому пути имъ придется въ военное время доставлять

уголь, продовольствіе и боевые запасы. Развѣ это не будетъ Ахиллесовою пятой англійской станціи, когда наши крейсера воспользуются всѣмъ могуществомъ своихъ механизмовъ? Совсѣмъ не таковы условія нашей Мурманской станціи, связанной рельсами съ Петербургомъ.

Отвѣчая на эти два вопроса. я не могу не высказать радости по поводу ихъ возбужденія. Если возникаетъ споръ, то это значитъ, что предметъ интересуетъ публику. Флотъ нашъ рѣдко и мало интересовалъ русское общество, а споръ въ печати только и можетъ разъяснить его нужды и поставить его на свое мѣсто, такъ-сказать, пріурочить къ дѣлу, которому онъ предназначенъ служить. *А. Бѣломоръ.*

V.

Нашъ Сѣверъ и иностранцы.

Мы, вообще, великіе мастера подражать иностранцамъ.

Я не буду приводить здѣсь доводовъ ни за, ни противъ такой нашей способности, но не могу не отмѣтить, что ужь если намъ суждено вѣкъ дѣйствовать по указкѣ нашихъ сосѣдей, то и при этомъ не слѣдуетъ напоминать своими дѣйствіями разсказа о женѣ, просившей мужа украсть пшеничной мучки и, на опасенія мужа, что ихъ, завѣдомо не имѣющихъ пшеничной муки, могутъ уличить на пшеничныхъ хлѣбахъ, отвѣчавшей: „я такъ испеку, что будутъ хуже ржаныхъ...“

Между тѣмъ наши дѣйствія, подчасъ, именно и напоминаютъ такую немудрую жену! Еще при Петрѣ Великомъ, мѣры предпринятыя имъ для развитія мореплаванія, морскихъ промысловъ и торговли, встревожили иностранцевъ. Уже при жизни его они начали употреблять всѣ возможныя средства и вліяніе для искорененія предпріимчиваго русскаго купечества и заботились всячески о возникновеніи всевозможныхъ препятствій на пути развитія русскаго морскаго могущества.

Первый поднялъ голосъ противъ преобразованій въ Россіи современникъ Петра I, англійскій министръ Вальполь, который предрекалъ отъ развитія нашего Сѣвера даже гибель Англіи и Голландіи. Въ одной изъ своихъ рѣчей въ парламентѣ онъ сказалъ:

„Если Россія возьметъ себѣ въ образецъ Данію, учредитъ, одобритъ и поддержитъ торговыя товарищества, то наша и голландская торговля въ состояніи ли будутъ устоять отъ этого пораженія? Если держава, которая не знаетъ куда и какъ употребить своихъ людей, примется за умноженіе своихъ морскихъ силъ и купеческихъ кораблей, тогда пропадутъ Голландія и Англія. Возможность, какую имѣетъ Россія къ построенію судовъ, оправдываетъ мое безпокойство.“

Съ тѣхъ поръ прошло два столѣтія, а слова Вальполя могли бы быть сказаны и теперь!

Отчего же, до сихъ поръ, мы не послѣдовали указаніямъ этого великаго государственнаго человѣка и ничего не сдѣлали такого, чтобъ опасенія его осуществились во славу Россіи и на страхъ ея врагамъ?...

Другой министръ, Гускидсонъ высказался еще откровеннѣе:

„Нужно употребить всѣ зависящія отъ насъ мѣры, чтобъ остановить въ Россіи развитіе флота.“

И нельзя сказать, чтобъ эти мѣры стоили иностранцамъ большихъ усилій, мы и сами имъ всегда готовы были помогать! Однимъ изъ способовъ добиться своей цѣли всегда былъ *захватъ* нашихъ окраинъ.

Не такъ давно газеты привели нѣсколько вполнѣ достовѣрныхъ извѣстій о томъ, что иностранцы: Англичане, Нѣмцы, Шведы, Норвежцы все болѣе и болѣе обращаютъ свое пелестное вниманіе на нашъ Сѣверъ.

Вниманіе это я называю „нелестнымъ“ потому, что оно, увы, свидѣтельствуетъ, что мы, владѣя съ незапамятныхъ временъ такимъ сокровищемъ, какъ нашъ Сѣверъ, до послѣдняго времени ничего не дѣлали въ видахъ извлеченія изъ него выгодъ для Россіи. А вниманіе иностранцевъ къ этой заброшенной окраинѣ нашей можетъ быть названо высочайшимъ: если припомните прошлогоднее путешествіе Германскаго императора въ Швецію, тотъ шовинистскій задоръ, который проявила по этому поводу наша сѣверо-западная сосѣдка, а равно и слухи о будто бы рѣшенномъ участіи Швеціи и Норвегіи въ предпріятіяхъ тройственнаго союза, то фактъ, сообщенный въ корреспонденціи съ Мурмана г. —инъ,[1] получитъ объясненіе.

Вотъ что̀, между прочимъ, пишетъ г. —инъ:

„Вообще, на эту забытую окраину необходимо обратить вниманіе. По норвежской сторонѣ рѣки Пазъ власти дѣлаютъ обходъ нѣсколько разъ въ годъ, и два раза были даже министры. Сей годъ вверхъ по рѣкѣ Пазъ, *неизвѣстно для какой цѣли*, поднимались статсъ-родъ Конов, губернаторъ Финмаркена, и другіе члены стортинга. Норвежскія селенія въ Бегефіордѣ (Пазрѣцкомъ заливѣ) еженедѣльно въ теченіе года посѣщаетъ небольшой почтовый пароходъ, а съ будущаго года, говорятъ,

[1] См. *Моск. Вѣд.* № 336, за 1892 г.

будто бы даже будутъ проходить почтовые пароходы, совершающіе свои рейсы и изъ Гамбурга. Чтобы наши мѣстные жители не подпали норвежскому вліянію, очевидно, слѣдуетъ заходить сюда и русскому почтовому пароходу, ибо нынѣ край совершенно отрѣзанъ отъ Россіи, а самовольно поселяющіеся здѣсь иностранцы еще болѣе притягиваютъ его къ Норвегіи.

„На Вардэ у Норвежцевъ, кажется, сей годъ опять была конференція объ улучшеніи быта ихъ промышленниковъ; не мѣшало бы и намъ выработать законы какъ для своихъ рыбопромышленниковъ, такъ и, особенно, для иностранцевъ.“

Оно хотя и *неизвѣстно для какой цѣли* путешествуютъ наши друзья,—*наша обязанность* позаботиться, чтобъ изъ этихъ дружескихъ прогулокъ не пропустекъ для Россіи, въ случаѣ войны, какой-нибудь „неожиданный репримандъ“.

И Англичане не забываютъ нашего Сѣвера; они тоже въ послѣднее время все чаще и чаще стали предпринимать туда „прогулки“, причемъ, говорятъ, одинъ высокочтимый лордъ, числящійся въ англійскомъ генеральномъ штабѣ, до того увлекся охотой, что съ своими спутниками, весьма напоминающими солдатъ, исколесилъ нашъ Сѣверъ вдоль и поперекъ, дошелъ до самаго Петербурга и даже (о, верхъ любезности!) обѣщалъ и на будущій годъ побывать въ этихъ мѣстахъ.

Далѣе, мы видѣли, что еще во времена Михаила Ѳеодоровича было у тогдашнихъ государственныхъ людей небезосновательное опасеніе за цѣлость и неприкосновенность нашихъ сѣверныхъ морей.

Но, не забираясь такъ далеко въ глубь исторіи, приведемъ нѣсколько иллюстрацій изъ недавняго прошлаго.

Сначала предоставимъ слово нашему противнику на поприщѣ національно-русской политики, космополиту и украйнофилу, г. Мордовцеву, котораго мы уже неоднократно цитировали.

„Какихъ народныхъ [1] напряженій и жертвъ потребуетъ окончательное разрѣшеніе этого запутаннаго бинома Ньютона (вопросовъ „восточнаго“ и „славянскаго“)—никто не знаетъ. А между тѣмъ рядомъ съ этимъ биномомъ невѣдомая рука чертитъ новую строку Ньютона, при чтеніи которой не надо быть пророкомъ Даніиломъ, чтобы видѣть, что роковое человѣческое невѣдѣніе неизбѣжно ведетъ Европу къ тому, что̀, быть-можетъ,

[1] Д. Л. Мордовцевъ: *Афоризмы*, стр. 48.

въ будущемъ и, намъ кажется,—въ недалекомъ, это самое невѣдѣніе задастъ новый вопросъ—„сѣверный“, на смѣну „восточнаго“, и Эдипомъ опять долженъ будетъ явиться Круппъ со своею пушкой. Кто не помнитъ, какъ въ свое время невѣдѣніе глумилось, и подчасъ остроумно и зло, надъ „славянскимъ вопросомъ?“ А оказалось, что оно „надъ собой смѣялось“... Теперь этому невѣдѣнію предстоитъ поглумиться надъ „сѣвернымъ вопросомъ“, но оно о немъ пока еще ничего не слыхало, а если и слышало, то не обратило вниманія. Дѣло идетъ къ тому, что, рано ли, поздно ли, Европѣ придется вынести новую войну—войну „сѣверную“—изъ-за обладанія сѣвернымъ морями, которыя только на дняхъ „открыты“, подобно тому, какъ когда-то Венелинъ открылъ Славянъ-Болгаръ, о существованіи коихъ не подозрѣвала Европа, и изъ-за коихъ теперь пролито столько дешевой человѣческой крови“.

Высказавъ въ началѣ статьи такой правильный взглядъ на нашъ Сѣверъ и на роль, которую предстоитъ ему играть во всемірной исторіи, въ дальнѣйшемъ изложеніи г. Мордовцевъ становится на свою излюбленную космополитическую точку зрѣнія и,—какъ бы вы думали,—къ чему приходитъ? Къ тому, что не слѣдуетъ препятствовать иностранцамъ захватывать мирнымъ путемъ наше родное достояніе: пусть де ихъ, они за то такіе просвѣщенные, такіе передовые, и если захватываютъ что̀, то всегда „во имя науки“.

Космополитическое ослѣпленіе г. Мордовцева доходитъ до того, что онъ приводитъ подлинныя слова нашего извѣстнаго піонера Сѣвера, Сидорова, изъ его знаменитаго доклада въ Обществѣ Содѣйствія Русскому Мореходству,—и все-таки видитъ въ нихъ лишь „оффиціальный патріотизмъ“... Но приведемъ слова г. Сидорова, въ изложеніи г. Мордовцева, и тогда всякому ясно будетъ кто правъ—осторожный ли патріотъ и государственный человѣкъ - Сидоровъ, или украйнофильствующій космополитъ и фельетонистъ, г. Мордовцевъ.

„Вслѣдствіе всего этого (захвата Норвежцами нашего Сѣвера) дошло *будто бы*[1] до того, что на всемъ громадномъ прибрежьѣ Сѣвернаго моря мы не нашли нынѣ (въ 1877 году) даже и пяти человѣкъ опытныхъ русскихъ матросовъ, которые могли бы идти на судѣ изъ Печоры въ Енисей! Не отыскалось ихъ

[1] Это „будто бы“ г. Мордовцевъ всегда прилагаетъ къ словамъ г. Сидорова.

ни въ Петербургѣ, ни въ Кронштадтѣ; о другихъ моряхъ и говорить нечего... Не только не производится промѣровъ устьевъ сѣверныхъ рѣкъ, въ которыя входятъ корабли, но засыпаются и существующіе фарватеры балластомъ, чтобы входъ къ портовымъ городамъ, если не прекратить, то затруднить. Дошло до того, что и остальные коренные русскіе судовладѣльцы Сѣвера, производящіе внѣшнюю торговлю, начали обращаться къ начальству съ просьбами о сравненіи ихъ, *хотя на половину, или еще менѣе, въ правахъ на сѣверѣ Россіи по мореходству съ норвежскими выходцами и пиратами*".

Не правда ли, это напоминаетъ безсмертнаго Ермолова, просившаго, за отличіе, произвести его въ Нѣмцы?

„Имъ и въ этой просьбѣ *отказывается* и затѣмъ закрывается нынѣ ближайшій къ Новой Землѣ Печорскій портъ, открытый, послѣ громадныхъ усилій и пожертвованій частныхъ лицъ, безо всякаго содѣйствія правительства и иностранцевъ. Съ нынѣшняго года прекращаются ежегодныя плаванія изъ Печоры въ Кронштадтъ, продолжавшіяся шестнадцать лѣтъ. Уничтожаются на русскихъ картахъ даже древнія русскія названія мѣстъ, озеръ и рѣкъ, замѣняются норвежскими и финскими".

Такова была наша сѣверная политика во времена процвѣтанія космополитизма и либерализма!

„При этомъ разоблачаются нескрываемыя *будто бы* (опять будто бы!) Швеціей притязанія на весь русскій Сѣверъ. Швеція, организовавъ и усиливъ сѣверный Финмаркенъ, вытѣснила уже всѣхъ Русскихъ изъ пяти тамошнихъ гаваней, на которыя они имѣютъ право по договорамъ; она заселяетъ не только три тамошніе незамерзающіе залива, но и всѣ мѣстности, принадлежащія Россіи до города Колы. Она начала уже помышлять не только о пріобрѣтеніи всѣхъ земель отъ новой своей границы до Колы и по рѣкѣ Колѣ до города Опеги, но и о возвращеніи себѣ прежняго своего достоянія—Ладожскаго озера".

А г. Мордовцевъ видитъ во всемъ этомъ только „великоглазый патріотизмъ!"...

Тотъ же ненавистный ему патріотизмъ видитъ онъ въ томъ, что Сидоровъ отмѣчаетъ, что „шведскіе морскіе офицеры производятъ изслѣдованія Кольскаго залива и всего нашего Мурманскаго берега и его заливовъ *во всѣхъ отношеніяхъ*". „Изслѣдованія эти производились въ 1876 и 1877 годахъ съ особеннымъ стараніемъ, даже съ астрономическими съемками высотъ";

„шведскіе ученые путешествовали уже между Онежскимъ озеромъ и городомъ Онегой, а въ лѣто 1877 года отправлялась чрезъ Петрозаводскъ къ Бѣлому морю шведская ученая экспедиція". Поглумившись надъ г. Сидоровымъ за его патріотизмъ, г. Мордовцевъ продолжаетъ глумиться и тогда, когда ему говорятъ, что „съ 1868 года на наше Сѣверное море и Германія обратила вниманіе; въ этомъ году прибылъ въ Гаммерфестъ за угломъ норвежскій военный пароходъ, шедшій въ городъ Вадсё, и на этомъ пароходѣ былъ прусскій инженеръ генералъ Швейницъ (въ послѣдствіи посолъ), осматривалъ въ Варде крѣпость и затѣмъ русскую границу съ Норвегіей; когда онъ взошелъ на гору, гдѣ стоитъ каменный столбъ, такъ называемый Гурій, съ надписью границъ, то съ норвежскаго парохода произведенъ былъ салютъ; что отъ Гурія Швейницъ отправился въ Вадсё, а оттуда въ кутъ (вглубь) Варангерскаго залива, въ Нюборгъ, и изъ него, черезъ хребетъ, пѣшкомъ, для обозрѣнія той дороги, которая будетъ проложена съ рѣки Таны". Между мѣстными жителями Финмаркена, особенно въ Гаммерфестѣ, была распущена молва, что пріѣздъ этотъ вызванъ „коварствомъ" Россіи, стремящейся не только взять обратно уступленные ею три незамерзающіе на сѣверѣ залива, но и весь Финмаркенъ.

„Самъ Швейницъ подавалъ поводъ къ распространенію такого слуха, дарилъ нѣкоторымъ Норвежцамъ въ Варангерѣ свои фотографическія карточки; въ *Dagbladet* это было объяснено стремленіемъ Бисмарка завладѣть, между прочимъ, на Сѣверѣ „русскими морями".

Послѣднее извѣстіе г. Мордовцевъ сопровождаетъ двумя восклицательными знаками...

Мнѣ кажется, что если ставить восклицательные знаки, то не къ словамъ такого знатока Сѣвера какъ Сидоровъ, а къ ничѣмъ, никакою Крупповскою пушкой, не пробиваемой близорукости нашихъ космополитовъ, несмотря ни на что продолжающихъ считать, что разсчетливые Нѣмцы и Шведы бросаютъ милліоны на „изслѣдованіе" нашего Сѣвера только ради прекрасныхъ глазъ „науки!"

Такъ дѣло обстояло въ концѣ семидесятыхъ годовъ, когда дѣлалъ докладъ г. Сидоровъ, [1] такъ оно обстояло въ концѣ восьмидесятыхъ, когда писалъ свои *Афоризмы* г. Мордовцевъ, и такъ

[1] И когда г. Мордовцевъ глумился надъ нимъ въ *Отечественныхъ Запискахъ*.

оно, какъ мы знаемъ, обстоитъ поднесь, — но все-таки въ нашемъ теперешнемъ незавидномъ положеніи уже начинаютъ проглядывать свѣтлыя стороны.

Голосъ Сидорова, бывшій 15 лѣтъ назадъ гласомъ вопіющаго въ пустынѣ, отзывается въ наши дни сотнями голосовъ, твердящихъ то же, что онъ, и теперь—свѣжо преданіе, а вѣрится съ трудомъ!—даже противники наши начинаютъ понемногу становиться на точку зрѣнія когда-то осмѣянныхъ ими „великоглазыхъ патріотовъ“...

Такова, видно, сила вещей!

Новое Время, — и то, въ № 6.102, прямо говоритъ, „что на Мурманѣ неоспоримо надлежитъ имѣть военно-морской незамерзающій портъ, безъ чего наши суда никогда не въ состояніи будутъ соединяться другъ съ другомъ, дѣйствовать противъ непріятеля, согласно нашему желанію, а обречены быть запертыми на все время войны.“

Космополитическія *Новости* (№ 53, за 93 г.)—эта штабъ-квартира г. Мордовцева,—и тѣ доказываютъ теперь, „что для того, чтобы милліоны, потраченные на постройку нашего флота, окупились, и чтобы значеніе флота соотвѣтствовало могуществу Россіи, ему необходимо выбраться изъ закрытыхъ водъ Балтики и пріискать себѣ незамерзающій и доступный во всякое время портъ, такъ какъ иначе наши броненосцы, лишенные выхода изъ Балтійскаго моря, потеряютъ всякое значеніе, а крейсеры, имѣя только одинъ Владивостокскій, очень отдаленный портъ, будутъ тоже въ крайне невыгодномъ положеніи предъ непріятелемъ, имѣющимъ всегда свободный доступъ къ портамъ.“

Мурманскій берегъ, по мнѣнію газеты, является единственнымъ мѣстомъ, имѣющимъ достаточно незамерзающихъ бухтъ, а потому тамъ-то и надлежитъ устроить нашу морскую твердыню.

Это какъ-разъ то о чемъ и мы всегда писали и пишемъ, и что давно уже сознали наши противники, всякими путями стремящіеся захватить въ свои руки нашъ Сѣверъ.

Нѣкоторые наши противники, не будучи въ состояніи опровергнуть доводы за немедленное устройство порта на Сѣверѣ и за проведеніе отъ этого порта дороги къ сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, пытаются опровергнуть насъ „доказательствами отъ противнаго“, говоря, что для Россіи, въ случаѣ войны, совершенно безопасно, если непріятель и займетъ нашъ пустынный Сѣверъ и необитаемый Востокъ—все равно де враги тамъ

не удержатся и ничѣмъ не пожиВятся: приводятся примѣры прежнихъ войнъ и, въ особенности, Крымской.

Непріятель, во время этой послѣдней войны, только и могъ де сдѣлать, что разрушить нѣсколько незначительныхъ поселковъ, а въ глубь страны съ Сѣвера и Востока проникнуть не могъ, по недостатку людей, могшихъ указать безопасные пути.

Про странность, чтобы не сказать преступность, такого индифферентизма къ своей исконной землѣ и говорить не стоитъ; отмѣтимъ только, что теперь не тѣ времена, какія были до Севастопольской кампаніи, и что теперь-то именно иностранцы и взялись „изучать“ наши окраины; что же касается до недостатка людей, нужныхъ непріятелю для нанесенія намъ врела, то вотъ выдержка изъ „Воспоминаній стараго моряка 1855 года“,[1] которая не нуждается въ комментаріяхъ. Авторъ, нашъ морской офицеръ, послѣ крушенія у береговъ Японіи, попалъ со своими товарищами въ плѣнъ англійской эскадрѣ, крейсировавшей у нашихъ восточныхъ береговъ:

„Кромѣ насъ, говоритъ онъ, Англичане забрали еще нѣсколько финскихъ матросовъ съ брига нашей Россійско-Американской Компаніи. Спасаясь отъ Англичанъ, этотъ бригъ хотѣлъ зайти въ Амуръ съ сѣверной стороны, гдѣ и сѣлъ на одну изъ многочисленныхъ мелей этого фарватера. Отъ этихъ Финляндцевъ Англичане узнали, что русскія суда находятся въ Амурскомъ лиманѣ, входъ въ который большимъ судамъ доступенъ только съ южной стороны, изъ Татарскаго пролива. Капитанъ Стерлингъ былъ посланъ съ этимъ извѣстіемъ въ Хакодате, къ своему отцу, адмиралу, и на пути встрѣтилъ насъ. На переходѣ англійскіе офицеры относились къ намъ очень любезно. Изъ ихъ разсказовъ мы узнали, что ихъ команды порядочно грабили въ Аянѣ, и что, къ сожалѣнію, финскіе матросы имъ не уступали. По словамъ этихъ же Финновъ, жители Аяна поспѣшно удалялись въ лѣсъ при приближеніи непріятеля, зарывъ въ землю пушки и другія вещи, которыя не могли быть увезены. Для отысканія пушекъ, Англичане ежедневно отправляли команду на берегъ, въ сопровожденіи все тѣхъ же финскихъ матросовъ, но безуспѣшно“.

Кромѣ того, авторъ, хорошо понимая всю важность военной тайны, именно при тогдашнихъ обстоятельствахъ, принялъ со

[1] См. *Русск. Арх.* 1892; № 7.

своей стороны мѣры: „Нашъ эскулапъ, отлично знающій свое дѣло, былъ роломъ Полякъ и притомъ большой болтунъ. Я боялся, что онъ въ разговорѣ сообщитъ Англичанамъ нѣкоторыя подробности о совершенномъ отсутствіи оборонительныхъ средствъ на Амурѣ, и по этой причинѣ настойчиво просилъ, чтобъ его отправили на берегъ", подъ видомъ необходимости сопровождать слабыхъ матросовъ.

То было *тогда*, а *теперь* „научныя изслѣдованія" иностранцевъ даютъ имъ знакомство съ нашими окраинами во много разъ лучшее, чѣмъ какое мы сами имѣемъ, да и необитаемые берега имѣютъ такіе города, какъ Владивостокъ, а потому намъ, конечно, слѣдуетъ еще болѣе быть осторожными: хочешь мира— готовься къ войнѣ!

Но и этого мало.

Такъ, въ сборникѣ *дипломатической корреспонденціи*, изданномъ правительствомъ Соединенныхъ Штатовъ, находится слѣдующее любопытное мѣсто: г. Кемпбель, посланникъ этого государства при Стокгольмскомъ дворѣ, счелъ не лишнимъ посвятить цѣлую депешу нашему Сѣверу, которому, какъ онъ свидѣтельствуетъ, Англія и Франція придаютъ *чрезвычайную* важность. „Онъ начинаетъ депешу свою съ того, что Россія крайне нуждается въ морскомъ портѣ, свободномъ круглый годъ отъ льда, съ надежною якорною стоянкой, достаточно обширномъ, который могъ бы быть сильно укрѣпленъ, и который командовалъ бы водами открытаго моря. *Пока Россія не пріобрѣтетъ собственнаго морскаго значенія, она не можетъ считать свое всемірное положеніе упроченнымъ и чувствовать себя въ обладаніи всѣми необходимыми условіями внутренняго развитія и процвѣтанія.* Удобный для этого морской пунктъ находится у самой границы Европейской Россіи, который, будь онъ въ ея границахъ, *открывалъ бы ей всемірный просторъ океана* Пунктъ этотъ никому не нуженъ, и только Россія могла бы имъ воспользоваться, для нея только могъ бы онъ имѣть значеніе".

Это — Варангерскій или Варяжскій заливъ, на Норвежскомъ берегу, между 68° и 69° сѣверной широты. [1]

[1] Въ статьѣ моей «Нашъ Сѣверъ въ военно-морскомъ отношеніи», въ февральской книжкѣ *Русскаго Обозрѣнія*, я доказывалъ, что мы *не нуждаемся* для этой цѣли въ *Норвежскомъ* берегѣ, и что у насъ *намъ же* есть достаточно пригодныхъ бухтъ и *на нашей сторонѣ*. См. также докладъ г. *Шаврова*: «Нашъ Сѣверъ». Но и помимо этого, слова г. Кемпбеля представляютъ для насъ какъ бы откровеніе.

Заливъ этотъ, пишетъ г. Кемпбель, содержитъ нѣсколько вмѣстительныхъ гаваней, способныхъ служить убѣжищемъ для большихъ флотовъ, и можетъ быть такъ укрѣпленъ, что доступъ къ нему съ моря былъ бы очень труденъ, если не вовсе невозможенъ. Тепловатыя воды Гольфстрема разливаются вдоль этого берега, и флоты могли бы отсюда выходить въ море во всѣ времена года. Г. Кемпбель убѣжденъ, что Россія считаетъ пріобрѣтеніе этихъ водъ дѣломъ первой для себя важности, но доноситъ своему правительству слѣдующее:

„Англія и Франція, особенно первая, смотрятъ на такъ-называемые захваты Россіи въ направленіи къ Сѣверному морю съ чрезвычайною ревностью.

„Обладая этими надежными гаванями, русскія вооруженныя суда могли бы во всякую пору нанести удары французскимъ и англійскимъ портамъ, и съ помощью пара *очутиться предъ ними чрезъ нѣсколько часовъ* по снятіи съ якоря, или же найти себѣ убѣжище за укрѣпленіями въ опасной для ея противниковъ близости". Европейскіе соперники Россіи боятся, говоритъ онъ:— „*что чрезъ это она, могучая на сушѣ, можетъ стать столько же могучею и на морѣ*".

Американскій посланникъ сообщалъ объ этомъ своему правительству, потому что тогда возникли слухи, будто Шведскій король вступилъ съ Россіей въ переговоры объ уступкѣ этой послѣдней узенькой полоски земли, которая дала бы Россіи возможность достигнуть открытаго моря. „Англія и Франція, пишетъ онъ, встревожились и отправили депеши, каждая къ своему посольству при этомъ дворѣ, для удостовѣренія въ истинности или ложности этихъ слуховъ. Графъ Мандерстремъ (тогдашній глава правительства) выразительно отрицалъ не только фактъ этихъ переговоровъ, но и самую вѣроятность, чтобы Швеція когда-либо открыла Россіи таковыя".

Г. Кемпбель замѣчаетъ, *что Швеція несетъ по этому предмету особыя предъ Англіей обязательства.*

Затѣмъ, разъясняя столкновеніе, вслѣдствіе якобы рыболовныхъ ловель въ Норвегіи (?!) русскими подданными, съ одной стороны, и нарушенія русской территоріи шведскими подданными — съ другой, посолъ полагаетъ, что „Россія не войдетъ ни въ какія сдѣлки, которыя заставили бы ее отказаться отъ давно лелѣемаго ею желанія достигнуть открытаго моря, и нѣтъ ничего невѣроятнаго, что она воспользуется благопріятнымъ мо-

ментомъ для того, чтобы обезпечить за собой воды Варангеръфіорда; *но нѣтъ пункта мнимыхъ или дѣйствительныхъ домогательствъ Россіи, за которымъ Англія вмѣстѣ съ Франціей наблюдала бы съ такою ревнивою заботливостію, какъ за великимъ шагомъ Россіи въ направленіи къ Норвежскому взморью*".

Не менѣе интереснымъ представляется и слѣдующее обстоятельство: на ряду съ нашими исконными врагами и соперниками за границей, развитію нашего морскаго могущества мѣшаютъ у насъ дома цѣлыя партіи или группы общественныхъ дѣятелей, причемъ средствами не стѣсняются. Такъ, въ той же статьѣ г. Мордовцева, мы находимъ слова извѣстнаго нашего дѣятеля, г. Сидорова, изъ доклада его въ засѣданіи Общества Содѣйствія Мореходству. [1]

„Не знаю, какое впечатлѣніе производятъ на васъ, мм. гг. приведенныя мною извѣстія, [2] но, что̀ касается до меня, то я выношу изъ нихъ заключеніе, что Нѣмцы не считаютъ уже Новую Землю принадлежащею Россіи.

„Наши *Русскіе Нѣмцы* и еще, къ сожалѣнію, члены Императорской Русской Академіи Наукъ, какъ видно, ввели иностранныхъ Нѣмцевъ въ заблужденіе: они предоставляютъ право на Новую Землю иностранцамъ, *приписывая открытіе ея Голландцамъ*. До сихъ поръ, кажется, никто изъ русскихъ ученыхъ и географовъ не заявилъ никакого протеста противъ мнѣнія нашего академика А. Ф. Миддендорфа, что Новая Земля открыта Голландцами. Путешествіе Миддендорфомъ совершено, и описаніе его издано на счетъ русской казны и одобрено Академіей и другими учеными обществами, и потому, вѣроятно, Нѣмцы, имѣя въ виду это сочиненіе, начали дѣйствовать смѣлѣе: они уже, не испрашивая согласія Россіи, отправляются на русскія земли воздвигать нѣмецкіе памятники и приготовляются извлекать изъ Новой Земли минеральныя и другія богатства. Вотъ до чего дошли мы! Можемъ ли мы защитить права свои на Новую Землю? Русскимъ подданнымъ не дозволяется добывать даже и каменный уголь на Новой Землѣ прежде представленія обез-

[1] *Труды Общества* 1876—77 г.

[2] Развитіе особой «любознательности» по части нашего Сѣвера, о чемъ я и писалъ неоднократно, совѣтуя дать понять иностранцамъ, чтобы для своихъ прогулокъ они избрали бы другой закоулокъ...

[3] Миддендорфъ. *Путешествіе на Сѣверъ и Востокъ Сибири*. 1866 годъ, ч. 1, стр. 4.

печенія въ успѣхѣ предпріятія, между тѣмъ, какъ иностранцы отправляются туда, и не думая спрашивать позволенія нашего правительства. Они, уничтоживъ всѣ русскіе памятники на Новой Землѣ, теперь будутъ ставить свои, нѣмецкіе, и мы не въ силахъ удержать за собой земли, которыя были открыты русскими промышленниками и въ которыхъ, въ прежнее время, были русскія поселенія. Русскіе не могутъ воспользоваться трудами своихъ предковъ, которые передали имъ права на владѣніе землями, гдѣ они промышляли и имѣли свои жилища.

„Какими способами мы можемъ основать поселенія на Новой Землѣ, если намъ не позволяется, безъ какого-то обезпеченія, разработка найденныхъ тамъ нами громадныхъ залежей каменнаго угля, горючаго сланца, горной смолы, асфальта, сѣры, колчедана, мѣдной, свинцовой руды и золотосодержащихъ песковъ?

„Академикъ Миддендорфъ, сообщая свое мнѣніе, что открытіе Новой Земли сдѣлано Голландцами, руководствовался не истиной, а какими-нибудь другими соображеніями, можетъ-быть желаніемъ приписать это открытіе иностранцамъ... Нельзя же, въ самомъ дѣлѣ, предполагать, чтобы русскій академикъ, притомъ писатель и путешественникъ по глубокому Сѣверу, не зналъ, что Новгородцы, то-есть Русскіе, посѣщали Новую Землю за 500 лѣтъ ранѣе появленія на ней Голландцевъ. Замѣчательно, что нѣмецкіе ученые, *не состоящіе въ подданствѣ Россіи*, утверждаютъ, что Новая Земля открыта именно Русскими. Между тѣмъ, *русскіе* Нѣмцы и, притомъ, русскіе же академики, не признаютъ за Русскими способности къ морскимъ открытіямъ".

Таково было положеніе дѣлъ въ 1876—77 годахъ, когда мы больше заботились о томъ, что̀ скажетъ и что̀ подумаетъ Европа, чѣмъ о своихъ интересахъ и занимались „освобожденіемъ" разныхъ братушекъ, оставляя своихъ Поморовъ въ горшемъ рабствѣ у иностранцевъ...

Результаты такой политики не замедлили обнаружиться:

„Послѣ того,—говоритъ г. Сидоровъ,—какъ Шпицбергенскій архипелагъ объявленъ *нейтральнымъ* [1], Норвежцы стали смотрѣть и на Новую Землю такъ же, какъ на страну нейтральную: норвежскіе промышленники принялись истреблять памятники Рус-

[1] Это знаменитый-то *Грумантъ* Поморовъ, съ которымъ они такъ сжились Признаніе этого нейтралитета, по-моему, хуже, чѣмъ продажа Аляски Американцамъ: тамъ, по крайней мѣрѣ, деньги, хоть и ничтожныя, да взяли!

скихъ—кресты—и жечь русскія избы. Наконецъ, Австрійцы вздумали учредить тамъ метеорологическую станцію". „Иностранцы считаютъ Новую Землю не принадлежащею Россіи: Голландцы отправляютъ экспедицію для постройки памятниковъ на ней, а подъ руководствомъ германскихъ ученыхъ предпринимается поѣздка для изслѣдованія минеральныхъ ея произведеній, съ цѣлью ихъ эксплуатаціи".

Не забудемъ, что, вслѣдствіе климатическихъ условій, иностранцы могутъ за два-три мѣсяца ранѣе Русскихъ начинать промыслы на нашихъ сѣверныхъ островахъ и, когда наши промысловыя суда пробьются, наконецъ, сквозь льды у береговъ,— иностранцы уже перебьютъ всего звѣря и распугаютъ всю рыбу. Такимъ образомъ, „нейтралитетъ" и въ этомъ случаѣ служитъ только иностранцамъ.

Таковы результаты „великаго" принципа послѣднихъ тридцати лѣтъ: laissez faire, laissez passer!..

Послѣ всего сказаннаго (а сколько остается сказать о дѣйствіяхъ нашей администраціи въ этомъ краѣ и объ иностранцахъ!..) станетъ понятенъ тотъ эффектъ, который произвело появленіе въ нашихъ сѣверныхъ водахъ *Напъзднпка*. Стоитъ только почитать корреспонденціи въ *русскія газеты* изъ Норвегіи, чтобы судить о полной неожиданности этого удара, хотя онъ и является вполнѣ естественнымъ слѣдствіемъ теперешней благодѣтельной политики съ девизомъ „Россіи для Русскихъ".

До чего иностранцы привыкли къ тому, что у насъ „поговорятъ, поговорятъ, да и отстанутъ", видно изъ того, что плаваніе *Напъзднику* въ сѣверныхъ моряхъ было объявлено еще прошлою осенью и онъ даже зимовалъ въ Ревелѣ, чтобы быть въ состояніи *дѣйствительно* помѣшать хищничеству иностранцевъ; обо всемъ этомъ, конечно, за-границей знали, но, „по бывшимъ примѣрамъ", рѣшили, что это затѣвается „такъ", для видимости...

И вдругъ, безъ дальнихъ разговоровъ, безъ обычныхъ дипломатическихъ зангрываній, этотъ „варваръ" арестуетъ цѣлыхъ *шесть* норвежскихъ шхунъ! На нихъ было болѣе *1.000 тюленей* [1], много рыбы и, сверхъ того, цѣлый китъ.

Разговорамъ нѣтъ конца, и прибѣгаютъ даже къ такимъ уловкамъ, какъ печатаніе подробныхъ корреспонденцій (даже въ рус-

[1] См. *Московскія Вѣдомости*, № 169. 1893 г.

скихъ газетахъ), гдѣ сообщается, что *Наѣздникъ* поступилъ *самоуправно*, что де русское правительство его дѣйствій *не одобряетъ*. Это нашего-то *военнаго* судна! У насъ, слава Богу, никакихъ конституцій нѣтъ, и правительство не можетъ имѣть нужды одобрять или не одобрять что-либо въ дѣйствіяхъ своихъ исполнительныхъ органовъ, оно имъ просто *приказываетъ* и вполнѣ увѣрено, что всякая *воинская часть* исполнитъ его приказаніе безпрекословно.

Само-собой понятно, что параллельно съ этими пріемами идутъ всякія аппеляціи, представленіе *достовѣрныхъ* свидѣтелей, alibi и проч., причемъ совершенно забывается, что судно *подъ русскимъ военнымъ флагомъ*, въ своихъ водахъ, не нуждается ни въ какихъ *свидѣтеляхъ*, что его командиръ пользуется безусловнымъ правомъ административно-полицейскаго распоряженія надо всѣми коммерческими судами, а нашъ законъ тоже не нуждается въ показаніяхъ этихъ свидѣтелей, разъ является показаніе командира военнаго судна. Какой же изо всего этого небывалаго происшествія долженъ быть сдѣланъ выводъ?

Кажется ясно, что именно тотъ, о которомъ мы такъ давно пишемъ: это, во-первыхъ, необходимость устройства порта на Сѣверѣ, а во-вторыхъ, посылка нашихъ военныхъ судовъ *для практики командъ* не въ чужія воды, а въ свои собственныя.

Ужь если *Наѣздникъ*, довольно старый и тихоходный клиперъ, столь молодецки доказалъ, что̀ можетъ сдѣлать даже *одно* военное судно въ смыслѣ охраненія нашихъ богатствъ и своею добычей почти наверстаѣ издержки своего кратковременнаго плаванія, то кто же можетъ вычислить сколько *дѣйствительной* пользы принесли бы *всѣ* наши суда, безъ цѣли и съ прямымъ вредомъ *для нравственности* команды, разгуливающія по за-границамъ?

Вѣдь охрана промысловъ только *часть* той программы, которую могли бы выполнять плавающія въ нашихъ водахъ военныя судахъ: спаиваніе и закабаленіе нашихъ несчастныхъ Поморовъ тѣми же Шведами и Норвежцами не менѣе вредно, конечно, для Россіи, чѣмъ истребленіе промысловаго звѣря.

Почтенному же ветерану *Наѣзднику* надо будетъ поставить въ великую заслугу и то, что̀ онъ сдѣлалъ,—хоть слегка попугалъ открытыхъ хищниковъ и нечего отъ него ожидать, чтобъ онъ могъ одинъ бороться со вполнѣ, повидимому, легальнымъ, *свободнымъ, обильномъ* добычи русскихъ рыбаковъ на норвежскій ромъ

и пр., и нѣтъ сомнѣнія, что иностранцы, напуганные въ своихъ открытыхъ хищническихъ промыслахъ, тѣмъ съ бо̀льшимъ усердіемъ примутся эксплуатировать наши побережья путемъ такой „свободной“ торговли.

Нѣтъ, чтобъ усилія *Наъздника* не оказались ни къ чему не ведущимъ палліативомъ, чтобы дѣйствительно всѣ знали, что Русскій Самодержецъ есть „всея Сѣверныя земли обладатель“, намъ много и долго работать и, именно, въ указанномъ выше смыслѣ.

Выяснивъ, по возможности, какъ смотрятъ на нашъ Сѣверъ иностранцы,—перейдемъ теперь къ изложенію, что они изъ него извлекаютъ, что извлекаемъ мы и что должны бы были извлекать, не забрось мы, со временъ Петра, эту нашу окраину.

VI.

Желѣзная дорога на Мурманъ.

Прежде чѣмъ вести дальнѣйшую бесѣду объ нашемъ сѣверѣ, остановимся на вопросѣ о желѣзной дорогѣ туда, такъ какъ безъ этой послѣдней, конечно, немыслимо никакое—ни военное, ни коммерческое—развитіе этого края.

Значеніе желѣзныхъ дорогъ для нашей торговли не нуждается въ новыхъ объясненіяхъ, что же касается роли этихъ дорогъ въ военномъ дѣлѣ *вообще*, то вотъ что пишетъ Мольтке: „Линія желѣзнодорожная линія, проходящая чрезъ всю страну, представляетъ средство ускорить на два дня сборъ арміи, а стало быть настолько же и самый приступъ къ военнымъ дѣйствіямъ. Нашъ главный штабъ, прибавилъ знаменитый стратегъ, — до такой степени убѣжденъ въ важности иниціативы при началѣ войны, что предпочитаетъ постройку желѣзныхъ дорогъ возведенію крѣпостей.“ [1]

Чтобы понять справедливость словъ покойнаго „молчальника“, достаточно сказать, что теперь баталіонъ можетъ быть доставленъ въ теченіе сутокъ за 600 верстъ, то-есть пробѣжать въ двадцать разъ больше разстояніе, чѣмъ маршевымъ порядкомъ, сохраняя притомъ полную способность немедленно идти въ бой. Естественно по этому, что сѣти желѣзныхъ дорогъ сдѣлались однимъ изъ преимущественнѣйшихъ средствъ веденія войны и что, при равенствѣ всѣхъ остальныхъ условій, то государство, которое будетъ имѣть наиболѣе желѣзныхъ путей къ угрожаемой границѣ, получитъ возможность предупредить своего противника и такъ-сказать застать его на половинѣ совершенія имъ концентраціи войскъ. [2]

[1] Pierron *Méthode de guerre* 1893.

[2] См. въ *Русскомъ Вѣстникѣ* 1893 года статью г. Бліоха «Будущая война».

Переходя же, *въ частности*, къ значенію желѣзной дороги на Мурманъ для нашей собственной обороны, мы посмотримъ сначала, что думаютъ и дѣлаютъ наши сосѣди и западные друзья для обороны своихъ, смежныхъ съ нашими границъ.

Въ февральской книжкѣ *Revue Militaire de l'étranger* [1] помѣщена весьма обстоятельная статья о военно-стратегическихъ дорогахъ Швеціи и Норвегіи и о заботѣ тамошняго правительства еще болѣе расширить сѣть этихъ дорогъ.

Противъ кого эти дороги предназначаются — едва ли можно сомнѣваться: конечно, противъ Россіи.

Мы не будемъ подробно разбирать планы этихъ дорогъ, приводить мотивы положенные въ основаніе этихъ плановъ ихъ составителями, мнѣнія стортинга и пр.: это дѣло особыхъ спеціалистовъ; отмѣтимъ только, что на эти дороги ассигнуются довольно крупныя суммы, а изъ проектированныхъ линій обратимъ вниманіе [2] только на одну: это—линія *Victoria Havn—Lulléâ*.

Въ настоящее время эта линія, долженствующая пройти поперекъ всей Швеціи и Норвегіи, по самой ихъ узкой части, и соединить Ботническій заливъ съ Сѣвернымъ океаномъ, уже доведена отъ *Lulleâ* до *Gellivara*, почти на половину всей будущей длины.

Линія эта, на *всемъ протяженіи своемъ*, идетъ и будетъ вестись дальше, не болѣе какъ въ *50—60 километрахъ вдоль всей нашей границы*, а въ одномъ мѣстѣ она пройдетъ *менѣе чѣмъ въ 20 километрахъ*; въ общемъ же, разстояніе отъ любой станціи этой будущей дороги (а слѣдовательно и отъ шведско-норвежскихъ вооруженныхъ силъ) *до нашего Мурмана* будетъ *болѣе чѣмъ вдвое короче*, чѣмъ отъ крайняго пункта финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ — Улеаборга и болѣе чѣмъ въ десять разъ короче чѣмъ отъ Петербурга...

Пока громъ не грянетъ—мужикъ не перекрестится! Мы, строя порты въ разныхъ Либавахъ, даемъ время нашимъ сосѣдямъ *съ затратой небольшихъ* средствъ, постепенно вооружаться и строить стратегическія дороги,—одно изъ главныхъ боевыхъ современныхъ средствъ,—а сами оставляемъ свою границу безо вся-

[1] *Revue Militaire de l'étranger*, rédigée a l'état major de l'armée Février, 1893, № 783, pp. 158—169.

[2] Гавань Викторія находится въ Офотенъ-Фіордѣ; объ этой линіи см. подробности въ томъ же французскомъ журналѣ, въ № 775.

кихъ дорогъ, безъ укрѣпленныхъ пунктовъ, безъ гаваней и не какую-нибудь границу съ Персіей, а границу съ европейскимъ государствомъ, за дружбу котораго къ намъ *во всякое время*, мы не можемъ поручиться.

Предположимъ, что поѣздка Германскаго императора увѣнчалась успѣхомъ, что Швеція и Норвегія вошли въ тройственный союзъ,—вѣдь въ этомъ же нѣтъ ничего невѣроятнаго?

Спрашивается, во время войны, союзныя войска могутъ ли, вмѣсто того, чтобы рисковать нападеніемъ на Россію съ Запада, хорошо укрѣпленнаго и защищеннаго, сдѣлать попытку напасть на нее *съ сѣвера*, совершенно незащищеннаго и неукрѣпленнаго?

Кто можетъ помѣшать Нѣмцамъ высадить одинъ или нѣсколько корпусовъ, въ той же *Викторіи* и перекинуть ихъ въ какія-нибудь *полсутки*, до *Luleå*, до нашей границы?

Вѣдь тогда Нѣмцы будутъ не только хозяевами Ботническаго побережья, но, будучи въ нѣсколькихъ часахъ отъ Улеаборга и *всей сѣти* Финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ, могутъ серіозно грозить Петербургу!

Характерная подробность: при преніяхъ въ стортингѣ, однимъ изъ его членовъ былъ поставленъ вопросъ: соотвѣтствуютъ ли колеи шведскихъ дорогъ, колеямъ финляндскихъ и, желательно ли, чтобъ онѣ были одинаковыми или нѣтъ.

Шведскіе стратеги высказали, *что вообще такое соотвѣтствіе не желательно*, но для линіи *Luleå—Victoria Havn*, *въ виду де чисто-коммерческихъ цѣлей будущаго— желательно...*

Гм... коммерческія цѣли! Это, конечно, хорошо для коммерціи, но, что какъ по этой линіи вздумаютъ прокатиться къ намъ Нѣмцы?

Между тѣмъ и Финляндцы хлопотали уже о продолженіи своей сѣти до соединенія ея съ дорогами Швеціи.

Хотя хлопоты эти и не увѣнчались успѣхомъ и наше правительство, весьма благоразумно, отклонило соединенное ходатайство гг. Шведо-Финновъ, стремившихся другъ къ другу „въ братскія объятія“, но, тѣмъ не менѣе, и дальнѣйшее положеніе этого дѣла представляетъ не мало любопытнаго.

Въ іюньской книжкѣ *Русской Старины* за 1893 годъ, въ прекрасной статьѣ Ѳ. П. Еленева[1] изобличаются поступки „лояльныхъ Финляндцевъ“ и, между прочимъ, говорится:

---

[1] См. *Русскую Старину*, іюнь, 1893. „Ученіе о финляндскомъ государствѣ“, стр. 479—480, и критическій разборъ его въ №№ 171 и 183 *Московскихъ Вѣдомостей* того же года.

„На послѣднемъ Сеймѣ, 1891 года, подана была петиція о продленіи желѣзной дороги отъ Улеаборга до Торнео. Для незначительныхъ торговыхъ сношеній Финляндіи со Швеціей существуетъ дешевый морской путь, и нѣтъ никакой цѣли проводить дорого стоящую желѣзную дорогу въ пустыни Лапландіи. Но эта дорога свяжетъ проведенную недавно къ русской границѣ *стратегическую* шведскую желѣзную дорогу съ всею сѣтью финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ, отъ Торнео до Сестрорѣцка и далѣе вглубь страны, до Куопіо, Сердоболя и Іоенсу. На этой сѣти лежатъ важнѣйшіе стратегическіе пункты. Цѣль понятна безъ разъясненій.“

Эта цѣль станетъ еще понятнѣе, если припомнить, что̀ я писалъ выше о возможности для Шведовъ—уступить свои стратегическія линіи Нѣмцамъ для вторженія въ Россію, а также и изъ слѣдующаго совершенно справедливаго замѣчанія почтеннаго автора:

„*Стратегическою* шведскую дорогу къ русской границѣ *назвалъ военный министръ Пальмшерна*, при испрошеніи, въ апрѣлѣ 1890 года, у риксдага кредита на ея постройку. Эта дорога ясно указываетъ на то, что Швеція, въ случаѣ новой войны Россіи съ западными державами, не думаетъ ограничиться присоединеніемъ своихъ кораблей къ тѣмъ флотамъ, которые будутъ дѣйствовать противъ насъ въ Балтійскомъ морѣ и Ботническомъ заливѣ, но замышляетъ двинуть и сухопутныя войска въ Финляндію чрезъ Торнео. Тогда, очевидно, населенію и національному войску Финляндіи придется принять дѣятельное участіе въ военныхъ событіяхъ. Что Швеція дѣятельно готовится принять участіе въ войнѣ, которая можетъ возгорѣться у насъ съ западными державами, это было видно изъ ея дѣйствій еще во время польскаго мятежа 1863 года, когда шведское министерство желало объявить Россіи войну съ тѣмъ, чтобъ отнять у насъ Финляндію; но Шведскій риксдагъ, всегда скупой на расходы, отказалъ тогда министерству въ кредитѣ на войну. Въ настоящее время Швеція производитъ большія крѣпостныя сооруженія близъ русской границы и для защиты входа въ Стокгольмъ съ моря. Всѣ эти мѣры принимаются, очевидно, на случай войны съ Россіей, чего, впрочемъ, не скрывало и шведское министерство.“

Повторяю, безъ твердаго оплота на Мурманѣ, намъ будетъ трудно, если не невозможно, воспрепятствовать высадкѣ Нѣм-

цамъ въ Викторіи и идти къ намъ въ Финляндію, гдѣ „лойяльные Финны“, пожалуй, имъ тоже мѣшать не станутъ.

Высадкѣ этой не помѣшаетъ и флотъ нашъ въ Балтійскомъ морѣ, если даже онъ и не будетъ запертъ льдами или соединеннымъ шведско-нѣмецкимъ флотомъ, причемъ, конечно, будетъ все равно, простоитъ-ли нашъ флотъ въ Кронштадтѣ или въ „аванъ-портѣ“ — Либавѣ.

Но въ этомъ вопросѣ есть и другая сторона, на которую какъ-то никто не обращаетъ вниманія: *это—самое положеніе всѣхъ вообще финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ.*

Если до послѣднихъ энергичныхъ и полезнѣйшихъ распоряженій нашего Министерства Путей Сообщенія можно было называть наши желѣзныя дороги государствомъ въ государствѣ, то *финскія дороги* и по сей день остаются на *самомъ дѣлѣ* въ таковомъ ненормальномъ положеніи — и притомъ могутъ быть сравнены со *враждебнымъ государствомъ.*

О Финляндцахъ много писалось по отношенію ихъ къ русской публикѣ, къ русскимъ властямъ, къ русскимъ нуждамъ. Но почти никто ничего не говорилъ о нихъ по отношенію *къ національной оборонѣ*, — о томъ найдемъ-ли мы на родинѣ аньяльскихъ заговорщиковъ и Спренгпортена, въ случаѣ новой войны, враговъ или друзей.

Здѣсь не можетъ быть даже и рѣчи „о финляндской независимости“: на войнѣ желѣзныя дороги играютъ едва-ли не бо́льшую роль, чѣмъ крѣпости, а таковыя, слава Богу, еще находятся въ нашихъ рукахъ, и господамъ Финляндцамъ не удалось ихъ захватить и „національзировать“.

Тутъ не умѣстны колебанія, дипломатическіе переговоры съ финляндскими заправилами на сеймахъ. Тутъ надо дѣйствовать прямо и рѣшительно: необходимо, не медля и безъ разсужденій, присоединить эти дороги вполнѣ къ кругу дѣятельности нашего Министерства Путей Сообщенія, ввести на нихъ русскія правила и русскихъ служащихъ, дабы финляндское „самоуправленіе“ не смѣло ни до чего этого касаться, какъ не смѣетъ касаться до этой части „самоуправленіе“ всякой другой губерніи и области Россіи.

Тогда, помимо устраненія опасности непріятельскаго вторженія по этимъ дорогамъ вплоть до самаго Петербурга, измѣнится и самая игра нашихъ враговъ: тогда *не мы*, *а они* должны будутъ опасаться какъ бы мы, *по нашимъ дорогамъ въ Финлян-*

дiи, не двинули къ нимъ войска,—и тогда, конечно, не помогутъ ни ихъ стратегическія соображенія и дороги, ни ихъ укрѣпленія.

Одного сознанія, что дороги, которыя Финляндцы, съ помощію русской казны, строили для *своихъ цѣлей*, перешли въ русскія руки, — одного этого сознанія, я увѣренъ, будетъ достаточно, чтобъ обуздать воинственный жаръ шведскихъ политиковъ, пресѣчь ихъ мечты о быломъ величіи и объ угнетеніи Русскаго народа въ союзѣ съ нашими врагами, и заставить ихъ подчиниться пословицѣ: „Знай сверчокъ свой шестокъ...“

Тогда можно и не мѣшать строить дорогу—до Торнео ли или до другаго пункта границы: разъ финскія дороги въ русскихъ рукахъ—это не опасно!

Что-нибудь одно: или Русское правительство, въ самомъ дѣлѣ „притѣсняетъ“ бѣдныхъ Финляндцевъ, какъ увѣряютъ ихъ газеты, и, безъ всякой причины, не разрѣшаетъ имъ строить желѣзную дорогу до Торнео, когда всѣмъ своимъ остальнымъ подданнымъ не только позволяетъ желѣзнодорожныя постройки, но даже и поощряетъ ихъ,—или есть основаніе опасаться окончательнаго соединенія сѣти нашихъ дорогъ со стратегическими шведскими.

При этомъ не забудьте, что дорога Викторія-Гавнъ-Лулео *только* стратегическая [1], она даже не находится въ сообщеніи съ другими дорогами Швеціи, а идетъ поперекъ государства, поперекъ самой пустынной его части. Припомните, далѣе, что въ эти же шведскія шхеры ежегодно совершаются „прогулки“ офицеровъ нѣмецкаго генеральнаго штаба, [2] что тѣ же офицеры „ѣздятъ на охоту и рыбную ловлю“ къ намъ въ Финляндію, что самъ императоръ-путешественникъ Вильгельмъ II тоже очень любитъ гулять по шведскимъ шхерамъ, и что не надо много доказывать, что и по количеству войскъ, и по качеству крѣпостей, и по составу народонаселенія Финляндіи, она представляетъ теперь безспорно locus minoris resistentiae въ нашей оборонѣ.

Далѣе, что бы, спрашивается, заговорили въ Германіи, еслибы не только одна изъ ея провинцій, не только одно изъ „союзныхъ государствъ“ ее составляющихъ, но даже Швейцарія, Бельгія, Голландія, Данія и т. п., вздумали вести свою желѣзно-

[1] Даже ширина полотна дороги здѣсь, какъ мы видѣли, *не такая*, какъ вездѣ въ Швеціи, а такая, какъ *въ Финляндіи*.

[2] См. статьи и корреспонденціи Д. Л. Мордовцева, «Афоризмы», а также мои письма и корреспонденціи Г.—на въ *Моск. Вѣд.* 1892 года.

дорожную политику такъ, какъ ведетъ ее Финляндія, и еслибы по поводу этой политики въ сосѣднихъ парламентахъ начали раздаваться такія „откровенныя“ рѣчи оффиціальныхъ представителей, какъ вышеприведенныя?

Нѣтъ, достоинство Россіи требуетъ положить предѣлъ всѣмъ вражескимъ вожделѣніямъ, а государственная безопасность и интересы остальныхъ подданныхъ — введенія для финляндскихъ дорогъ одинаковаго управленія съ другими нашими линіями.

Между тѣмъ, что мы видимъ?

Никто, конечно, не станетъ спорить, что *такая* дорога, помимо *экономическаго* значенія, которое требуется поднять, имѣетъ для Россіи важнѣйшее *политическое* и *стратегическое* значеніе, какъ единственный путь, которымъ мы можемъ выдти на просторъ океана и стать, слѣдовательно, *морскою нацiей*.

Въ видахъ послѣднихъ соображеній далеко не безразлично кто, какъ и какими средствами будетъ создавать экономическое благосостояніе этого края.

Россіи мало того, что нашъ сѣверъ разовьется, мало—хоть станъ онъ вторымъ Эльдорадо; скажу болѣе—развитіе это, пойди оно *не русскимъ* путемъ, создайся оно *не русскими* руками—можетъ-быть, намъ, пожалуй, даже вредно: припомнимъ пресловутое „развитіе“ нашихъ нѣмецкихъ колоній, разбросанныхъ теперь во всю ширь нашей многострадальной отчизны.

Это надо помнить и не поддаваться разнымъ заманчивымъ предложеніямъ иностранцевъ, будь они хоть и номинальные русскіе подданные. Нигдѣ, какъ здѣсь, не подойдетъ лучше сентенція осторожныхъ дипломатовъ древности: timeo Danaos et dona ferentes.

Но, въ то время, какъ наше правительство весьма благоразумно отказало „правительству“ Финляндіи[1] въ разрѣшеніи соединить финляндскія дороги со *стратегическою* шведскою линіей Викторія—Гавнъ—Лулео, тѣ же самые Финляндцы, да еще *по распоряженію высшей русской власти*, собираются добиться своего—проведеніемъ *своей*, финской, дороги на *нашъ* сѣверъ.

Господа Финны! Не довольно ли съ васъ и того, что вы эту *свою* дорогу провели по исконной *русской* Выборгской губерніи вплоть до *столицы* Русскаго Царства, до Петербурга?

---

[1] См. объ этомъ *Моск. Вѣд.* № 231. 1893 г.

Финляндскія газеты [1] сообщаютъ, что экспедиція для изслѣдованія вопроса объ этой дорогѣ возвратилась въ Гельсингфорсъ, причемъ:

„Экспедиція состояла изъ трехъ лицъ, инженеровъ Линдберга и Блумквиста и бывшаго полицейскаго коммиссара Мунка. Изъ Улеаборга они отправились въ Куусамо, а оттуда пѣшкомъ по новой столбовой дорогѣ въ Паана-Ярви, затѣмъ переправились черезъ озеро въ деревню Вартіоламии на „русской сторонѣ“ (то-есть, въ Архангельской губерніи). Далѣе путь ихъ пролегалъ по рѣкѣ Оуланго, озерамъ Пе-Ярви и Коута-Ярви къ деревнѣ Кнезія на берегу Кандалакской губы, затѣмъ черезъ озера Имандру и Курла, въ городъ Колу. Обратный путь они совершили черезъ мѣстности Соданкюля, Рованіеми и Кеми. По словамъ участниковъ экспедиціи, лучшимъ мѣстомъ для предполагаемаго военнаго порта у Ледовитаго океана могъ бы служить мысъ Каласаари у губы Пууманки, а для желѣзной дороги самое удобное направленіе отъ устья рѣки Кеми черезъ Рованіеми, озеро Кемитрескъ и мѣстности Соданкуля по восточную сторону озера Энарэ къ губѣ Пууманки. Протяженіе такой желѣзнодорожной линіи отъ Улеаборга до губы Пууманки будетъ около 600 - 700 километровъ. Черезъ Куусамо, по наблюденіямъ экспедиціи, неудобно проводить дорогу, вслѣдствіе встрѣчающихся на пути большихъ озеръ и другихъ природныхъ препятствій.

„Путешествіе продолжалось пятьдесятъ одни сутки. Экспедиція доставила цѣлый рядъ наблюденій относительно почвы, устройства поверхности и высоты пройденныхъ ею мѣстностей “

Что̀ это такое?

Два „финскіе“ инженера, неизвѣстно даже при этомъ какіе— можетъ-быть, изъ тѣхъ, которые ни въ какомъ *русскомъ* спеціальномъ учебномъ заведеніи не были, а получили свое инженерство съ бо̀льшимъ удобствомъ „за границей“, — да отставной полицейскій являются рѣшителями важнѣйшихъ государственныхъ вопросовъ, рѣшаютъ не только, гдѣ плти дорогѣ, имѣющей огромное государственное значеніе, но даже рѣшаютъ, гдѣ быть нашему порту на сѣверѣ, причемъ такая, ни съ чѣмъ несообразная, „развязность“ простирается не только „на отдѣльное Финляндское государство“, но и „на русскую сторону“, по образному выраженію финскихъ газетъ!

[1] См. № 268 *Московскихъ Вѣдомостей*. 1893 г.

Ни одна газета не обратила даже вниманія на этотъ удивительный фактъ, ни одно изъ нашихъ безчисленныхъ ученыхъ обществъ и учрежденій — тоже, и ни въ одной изъ наибезчисленнѣйшихъ петербургскихъ канцелярій, гдѣ состоятъ всякіе „спеціалисты“ — имя же имъ легіонъ—путейцы, военные инженеры, инженеры морскіе, моряки, гидрографы, топографы, статистики, стратеги и пр., и пр. — никому не сдѣлалось неловко при полученіи жалованья 20 числа: „вотъ де, состоять-то мы состоимъ, а когда выступаетъ на сцену что-либо поважнѣе отписокъ и переписокъ, то насъ и не тревожатъ, а ѣдутъ, по приказанію *русскаго* (?) начальства, два-три Чухонца, и рѣшаютъ вопросъ, а намъ много-много, если дадутъ играть какую-нибудь второстепенную роль при „„осуществленіи проекта““ этихъ Чухонцевъ“...

Въ неловкомъ положеніи очутились наши спеціалисты!

Но эти соображенія, конечно, ничто въ сравненіи съ вопросомъ: какимъ образомъ, наканунѣ войны, когда всѣ и у насъ, и за границей толкуютъ о союзѣ Швеціи съ Германіей, когда повсюду откровенно указывается что Швеція вооружается, строитъ дороги, гавани и т. п. *противъ* Россіи, послѣ выше приведенныхъ примѣровъ „неудобства“ *финскаго* управленія финляндскими дорогами, когда указывалось на то, что дороги эти легко могутъ быть соединены со шведскими стратегическими и очутиться въ рукахъ враговъ, которые и покатятъ прямехонько изъ Норвежскаго моря къ незащищенной съ этой стороны нашей столицѣ,—какимъ образомъ, говорю я, въ такое время возможны „инциденты“ подобные вышеписанной экспедиціи.

Я ничего не говорю про господъ, составлявшихъ ее, — вѣроятно даже, что это очень почтенные Финляндцы, лойяльные, „находящіеся въ тѣсной уніи съ Россіей“...

Но они пятьдесятъ одинъ день свободно, даже *по приказанію начальства*, изучали мѣстность въ разстояніи однихъ сутокъ отъ Петербурга, собрали множество матеріаловъ чисто *стратегическаго* значенія... Куда они его дѣнутъ? Кому представятъ? Русскому ли начальству, или заправиламъ финляндскихъ дорогъ?—А можетъ-быть, кто-нибудь любезно познакомитъ съ этимъ матеріаломъ не только господъ финляндскихъ газетчиковъ и публицистовъ, разныхъ тамъ Ирье-Коскиненовъ, Даніельсоновъ, Михелиныхъ, но даже и „дорогихъ гостей Финляндіи“ (по вы-

раженію этихъ же газетчиковъ), путешествующимъ здѣсь „съ цѣлію рыбной ловли“, — Англичанъ и Нѣмцевъ?

Пока финляндскія дороги находятся въ рукахъ „лояльныхъ“ Финновъ, пока здѣсь все начальство состоитъ изъ нихъ, пока здѣсь нѣтъ (или очень мало) ни русскихъ жандармовъ, ни русскихъ комендантовъ станцій, ни русскаго персонала служащихъ — я на эти вопросы отвѣчать не берусь...

Въ заключеніе этой главы укажемъ хоть одно *русское* мнѣніе о томъ, гдѣ долженъ быть этотъ портъ, чѣмъ онъ долженъ быть, а также приведемъ и свои соображенія, касательно желѣзной дороги къ нему отъ общей сѣти русскихъ дорогъ.

Лучшій знатокъ нашего портоваго устройства, построившій на своемъ вѣку разныхъ морскихъ сооруженій не въ примѣръ больше, чѣмъ какіе-то гг. Мунтъ и К°, Н. А. Шавровъ, пишетъ: [1]

„Намъ не нужно на сѣверѣ Россіи Гибралтара, то-есть такой крѣпости, которая доставляла бы владѣніе всѣмъ Поморьемъ: мы и безъ того можемъ имъ пользоваться. Намъ необходима только безопасная стоянка для военныхъ судовъ, удобство снабженія ихъ топливомъ и возможность исправленія въ случаѣ какихъ-нибудь аварій. Таковому требованію вполнѣ удовлетворяетъ удобный торговый портъ съ хорошимъ рейдомъ, обезпеченнымъ укрѣпленіями. Послѣднія неизбѣжны, впрочемъ, и въ томъ случаѣ, если совсѣмъ не думать о морской стоянкѣ (военныхъ) судовъ, а только объ одномъ торговомъ портѣ, который, при существующемъ открытомъ для непріятеля положеніи Поморья, не можетъ быть оставленъ безъ укрѣпленій.

Гдѣ же строить этотъ портъ?

Въ Сѣверномъ океанѣ, на Бѣломъ морѣ весьма много очень удобныхъ въ морскомъ отношеніи портовъ, но всѣ они имѣютъ одинъ недостатокъ, дѣлающій ихъ негодными для заданной цѣли, — они замерзаютъ на весьма продолжительное время, *исключая тѣхъ, которые находятся между Варангерскимъ заливомъ и островомъ Кильдиномъ*. Здѣсь незамерзающее море даетъ возможность пользоваться портомъ круглый годъ, что составляетъ главное условіе для свободы дѣйствій военныхъ судовъ, которыя будутъ стоять въ этомъ портѣ, и для успѣшнаго развитія торговаго движенія, которое терпитъ большія неудобства

[1] См. *О развитіи сѣвера Россіи*, докладъ Н. А. Шаврова. 1884. С.-Петербургъ. Тип. Суворина.

и убытки, если отправка и полученіе грузовъ по временамъ пріостанавливаются".

„Обыкновенно у насъ принято оплакивать потерю Варангерскаго залива, вѣрнѣе всего потому, что вообще плакать легче, чѣмъ работать, а указывать на блестящее будущее несравненно удобнѣй, чѣмъ отыскивать средства и содѣйствовать улучшенію настоящаго. Еслибы Россія не встрѣтила препятствій къ пріобрѣтенію Варангерскаго залива, то, вѣроятно, произошло бы то же самое, что на нашихъ глазахъ случилось съ Батумомъ. Всѣ толковали о превосходствѣ этого порта, который безъ денежныхъ расходовъ и искусственныхъ сооруженій удовлетворятъ всѣмъ торговымъ, морскимъ и военнымъ требованіямъ. Но когда Батумъ, по Берлинскому трактату, отошелъ къ Россіи, то оказалось, что для обращенія его въ хорошій портъ необходимо построить волнорѣзъ, устроить набережныя и даже вырыть внутренній бассейнъ. Стало быть пріобрѣтеніе Батума не избавило Россію отъ необходимости искусственно улучшить его портъ, несмотря на многія его естественныя преимущества. То же было бы и съ Варангерскимъ заливомъ. Находясь въ океанѣ и подвергаясь приливамъ и отливамъ, портъ въ Варангерскомъ заливѣ долженъ имѣть бассейнъ съ постояннымъ уровнемъ (bassin à flôt), безъ которыхъ нагрузка и выгрузка судовъ была бы крайне затруднительна, и безъ которыхъ поэтому на всемъ свѣтѣ не существуетъ ни одного благоустроеннаго коммерческаго или военнаго порта, какъ можно убѣдиться въ Англіи, Франціи и пр. Поэтому потеря Варангерскаго залива лишаетъ насъ только обширнаго естественнаго рейда, годнаго для маневрированія цѣлыхъ эскадръ, которыхъ долго еще не будетъ на Сѣверномъ океанѣ, - но нисколько не увеличиваетъ расходовъ Россіи по сооруженію удобнаго для военныхъ судовъ укрѣпленнаго торговаго порта. Стало-быть оплакиваніе безсовѣстности Галямина и ожиданіе когда можно будетъ присоединить Варангерскій заливъ, — нисколько не должно останавливать нашей дѣятельности по устройству порта въ устьѣ р. Пазы, въ Печенгскомъ заливѣ, на Рыбацкомъ полуостровѣ или на островѣ Кильдинѣ. Напротивъ, устройство такого порта, устраняя преувеличенную важность Варангерскаго залива для Россіи, можетъ сдѣлать безцѣльнымъ противодѣйствіе Англіи и дастъ Норвегіи возможность уступить Россіи клочекъ морскаго побережья, вовсе ненужный для самой Норвегіи. Очевидно также, что если Россія

охранить наше Поморье отъ возможности ассимиляціи прибрежнаго населенія съ Норвежцами, то современная политическая и экономическая дѣятельность послѣднихъ окажется безпочвенною для будущаго, а стало-быть базисъ, стратегическое основаніе ихъ дѣйствій, то-есть прилежащая русской границѣ территорія,— сдѣлается совсѣмъ ненужною Норвежцамъ."

„Мы высказали не случайно, что намъ нуженъ не Гибралтаръ, то есть не одна точка, не одна батарея, не допускающая доступа въ извѣстное пространство. Намъ нужна оборона Помо ья не только *на водѣ* отъ набѣговъ судопромышленниковъ, отнимающихъ у насъ лучшіе промыслы, но и *вдоль берега* отъ непрерывнаго наплыва чужаго населенія, остающагося въ тѣсной связи съ источникомъ своего происхожденія, а потому мало годнаго для служенія интересамъ Россіи.[1] Поэтому портъ надо намъ строить въ мѣстности наиболѣе удобной для русской колонизаціи, которая имѣетъ то же значеніе на сушѣ, какъ крейсеръ на морѣ. Подобная мѣстность находится именно тамъ, гдѣ вліяніе Гольфстрема умягчаетъ суровый сѣверный климатъ, то-есть въ окружностяхъ Варангерскаго залива и Рыбачьяго полуострова. Чтобы не возражали противъ трудности колонизаціи въ этой мѣстности, колонизація въ другихъ частяхъ Поморья представляетъ еще болѣе затрудненія, особливо если она будетъ происходить административнымъ порядкомъ. Постройка порта и устройство учрежденій, необходимыхъ при стоянкѣ судовъ, вызоветъ приливъ новыхъ людей, и такая колонизація, хотя вызванная административнымъ распоряженіемъ, совершится естественно. Она составится изъ рабочихъ, мастеровыхъ, матросовъ, служилыхъ людей, необходимыхъ для службы на военныхъ судахъ и для постройки порта, ихъ семей и купцовъ, которые явятся здѣсь для снабженія новаго населенія всѣми потребностями жизни."

„Море и торговля—вотъ два основныхъ источника для существованія здѣсь населенія. На этомъ основаніи въ новомъ портѣ должно быть организовано значительное судостроеніе и мореходство. которое съ одной стороны будетъ почерпать средства существованія въ морскихъ промыслахъ и рыболовствѣ на Сѣ-

[1] Вспомнимъ недавнюю исторію съ такъ-называемыми «привилегіями» нашими, которыя Норвежцы, оказывается, могутъ мѣнять по произволу и обращать скорѣй во вредъ намъ. Ничего подобнаго не было бы, еслибы мы имѣли на сѣверѣ военный портъ и нѣсколько военныхъ судовъ. *(Прим. автора.)*

верномъ океанѣ, а съ другой стороны—въ перевозкѣ товаровъ изъ-за границы въ портъ и въ отпускѣ нашихъ произведеній за границу. Послѣднее возможно будетъ лишь при томъ условіи, чтобы портъ не былъ изолированъ отъ страны отсутствіемъ путей сообщенія."

Самое устройство, „оборудованіе", порта при мѣстныхъ условіяхъ, не потребуетъ особыхъ гидротехническихъ сооруженій и вслѣдствіе доступности вообще всего этого побережья обойдется очень не дорого,—тотъ же г. Шавровъ, котораго авторитету можно вполнѣ довѣрять, исчисляетъ этотъ расходъ *вмѣстѣ съ устройствомъ необходимыхъ учрежденій для починки и содержанія судовъ* около 8.000.000.

Эта сумма, принимая во вниманіе хоть бы цѣну теперешнихъ броненосцевъ, обходящихся каждый около десятка милліоновъ, не должна, конечно, затруднять наше правительство.

Главный же расходъ не этотъ, а расходъ необходимый на устройство удобнаго и доступнаго пути отъ новаго порта къ центру Россіи.

Портъ, не соединенный желѣзною дорогой съ общею сѣтью россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, немыслимъ и никакого значенія имѣть не можетъ—объ этомъ и говорить нечего.

Какъ же провести на Сѣверъ нужную для цѣлей развитія его дорогу?

Многіе, въ томъ числѣ и г. Шавровъ, предлагаетъ вести ее въ видѣ самостоятельной линіи отъ С.-Петербурга на Петрозаводскъ и далѣе.

По возьмемъ карту Россіи, и изъ Петербурга, какъ изъ центра, опишемъ окружность, которая бы заключила Рыбачій полуостровъ – мѣсто предполагаемаго порта.

Смѣривъ радіусъ, мы увидимъ, что отъ Петербурга *кратчайшее* разстояніе до этого порта будетъ равняться 1.200 верстамъ. Это по прямой линіи. Но вѣдь по этой части Россіи вести дорогу по прямой линіи *немыслимо*, такъ какъ здѣсь, какъ нигдѣ, этому мѣшаютъ мѣстныя условія: множество рѣкъ, озеръ, болотъ, горныхъ кряжей.

Такимъ образомъ надо разсчитывать на длину линіи minimum 1.500 верстъ, при томъ самаго неудобнаго во всѣхъ отношеніяхъ пути—помимо дикости мѣстности, придется считаться почти съ полнымъ отсутствіемъ населенія, не говоря про отсутствіе маломальски значительныхъ городовъ.

Сооруженіе такой линіи, принимая minimum же по сорока тысячъ за версту, обошлось бы шестьдесятъ милліоновъ — объ каковой суммѣ и думать нечего для даннаго дѣла.

Какъ же быть?

Въ этомъ случаѣ мы согласны съ финляндскою коммиссіей, что не надо задаваться на первый разъ широчайшими задачами, а ограничиться тѣмъ, что̀ можетъ дать намъ современное положеніе дѣлъ; это же послѣднее, не давая возможности провести линію отъ Петербурга, вполнѣ позволяетъ для нашей цѣли воспользоваться *существующею линіей финляндскихъ дорогъ*. Эти послѣднія, проходя по всему побережью Финскаго и Ботническаго заливовъ, доведены теперь до крайней точки Ботническаго залива, до города Улеаборга.

Отъ Улеаборга же *по прямой линіи* будетъ всего 350—400 верстъ до намѣченнаго нами пункта, и если считать, что дорога будетъ равняться даже 500 верстамъ, то и тогда расходъ сократится *втрое*. Такая дорога не можетъ стоить дороже 20 милліоновъ, или весь расходъ на портъ и дорогу будетъ равенъ 28—30 милліонамъ maximum.

Это тоже очень почтенная цифра, не спорю, но затрачивая таковую разумно, постепенно, не въ одинъ годъ, можно покрыть ее почти всю *изъ доходовъ*, неминуемо поступающихъ отъ одной продажи лѣса вокругъ проводимой дороги.

Дорога захватитъ, по крайней мѣрѣ, 250.000 десятинъ лѣса, не стоющаго теперь ничего, который тогда будетъ стоить по крайней мѣрѣ по 75 рублей за десятину, то-есть почти 19 милліоновъ.

Цифры эти нельзя считать фантастичными, такъ какъ лѣсъ, будучи соединенъ съ безчисленными финляндскими лѣсопильнями, найдетъ всегда хорошій сбытъ, ибо лѣсное дѣло и отпускъ лѣса за границу прочно установились въ Финляндіи, и тамошніе производители жалуются скорѣй на недостатокъ предложенія, чѣмъ на недостатокъ спроса лѣса.

Вовторыхъ, надо считать, что сейчасъ же по утвержденіи проэкта линіи и порта явился усиленный спросъ на землю вокругъ предполагаемыхъ станцій, а въ особенности на мѣстѣ, гдѣ долженъ быть портъ.

Кто знаетъ какая „земельная горячка“ возгорѣлась, лишь только стало извѣстно, что въ Ѳеодосіи будетъ устроенъ портъ,

тотъ легко пойметъ, что цѣнность земли около Ѳеодосіи поднялась не вслѣдствіе особыхъ качествъ почвы, а исключительно вслѣдствіе ожиданія близкаго открытія порта. То же самое было и въ Новороссійскѣ, Батумѣ, Либавѣ и пр.

На Сѣверѣ 95% земельной собственности принадлежитъ государству, казнѣ,—слѣдовательно, и барыши, которые пойдутъ на возмѣщеніе расходовъ, получитъ тоже казна.

Въ третьихъ, при теперешнемъ положеніи дѣла, Норвежцы безданно-безпошлинно не только торгуютъ и промышляютъ въ нашихъ земляхъ, но даже хищнически разоряютъ богатства нашего Сѣвера и порабощаютъ нашихъ поморовъ; наши „станціонеры", конечно, не въ силахъ что-либо подѣлать съ этимъ ежегоднымъ все болѣе и болѣе растущимъ зломъ.

Съ устройствомъ порта, хищническая эксплоатація нашихъ любезныхъ сосѣдей должна будетъ неминуемо прекратиться, да и „промышленниковъ"-то норвежскихъ можно будетъ обложить извѣстнымъ сборомъ въ пользу казны, который и долженъ всецѣло идти на покрытіе расходовъ по устройству порта.

Наконецъ надо же во что-нибудь считать оживленіе всего нашего Сѣвера, развитіе тамъ правильной торговли, промышленности и пр., не говоря уже про крайнюю необходимость самаго порта для государства.

На промыслы и внѣшнюю торговлю Сѣвера напрасно смотрятъ, какъ на нѣчто незначительное: не надо забывать, что та сумма, которая выражаетъ собой теперь годовой нашъ вывозъ съ Сѣвера *вся цѣликомъ состоялася изъ цѣны мѣстныхъ продуктовъ*, тогда какъ наши Балтійскіе порта хотя и поражаютъ на первый взглядъ читателя суммой своего вывоза, но эта сумма есть продуктъ производительностя центра Россіи и ея неморскихъ окраинъ, прилежащія же морю окраины добываютъ и экспортируютъ очень мало, если не ничего.

Слѣдовательно, въ этомъ отношеніи сѣверный портъ, открытый круглый годъ для плаванія, нисколько не долженъ стоять ниже Балтійскихъ, а, напротивъ, можетъ стоять выше по отпуску.

Не забудемъ еще того обстоятельства, что весь нашъ Сѣверъ *искони* и почти *исключительно* населенъ кореннымъ русскимъ племенемъ и давая этому послѣднему возможность вступить на путь правильнаго экономическаго и политическаго развитія, мы дѣлаемъ неизмѣримо больше для Русскаго государства, чѣмъ да-

вая возможность на нашъ русскій счетъ развиваться всякимъ инородцамъ, живущимъ по берегамъ всѣхъ остальныхъ нашихъ морей.

Сѣверный поморъ представляетъ собой единственный типъ *истинно-русскаго моряка*, свыкшагося со своимъ страшнымъ моремъ съ самой колыбели; этотъ поморъ представляетъ для Россіи единственный матеріалъ, изъ котораго можетъ быть выработано поколѣніе моряковъ, ничѣмъ не уступающее хваленому англійскому моряку, ибо условія для развитія того и другаго будутъ одни и тѣ же.

Кромѣ же поморовъ, да нашихъ промысловыхъ рыбаковъ по Волгѣ и Каспію, у насъ нѣтъ элемента, изъ котораго бы можно было создать русскаго моряка, и намъ надо дорожить нашими поморами, если мы хотимъ когда-нибудь стать морской державой, а не оставлять ихъ на порабощеніе иностранцевъ.

Не въ средѣ Чухонъ или Финновъ и не въ средѣ Грековъ черноморскаго побережья лежитъ ядро русскаго морскаго могущества, а въ средѣ русскихъ поморовъ, удивляющихъ и теперь иностранцевъ своими „морскими качествами“...

Неужели же у насъ, тратящихъ десятки милліоновъ на разныя поповки, „Ливадія“ и прочія морскія диковины, не найдется денегъ на то, безъ чего не можетъ развиваться нашъ родной флотъ; неужели же мы, тратящіе сотни милліоновъ на содержаніе адмиралтейскихъ чиновниковъ, носящихъ подчасъ и военные чины, не соберемся затратить хоть что-нибудь на нашъ Сѣверъ,—колыбель нашего мореходства?

Нѣтъ этому не хочется вѣрить; не хочется вѣрить, что мы сами, своими руками, отдадимъ иностранцамъ единственное мѣсто, гдѣ можетъ развиться нашъ флотъ, а сами будемъ сидѣть на берегахъ Маркизовой лужи въ ожиданіи, когда намъ придется снова потопить наши суда, какъ мы сдѣлали это въ Крымскую компанію...

Кстати, вотъ что читаемъ, между прочимъ, въ журн. *Наука и Жизнь*: [1] „Почему бы на горѣ сада (Румянцевскаго музея, въ Москвѣ) не воспроизвести модель геологическаго разрѣза Россіи, по наибольшему ея протяженію, то-есть отъ Мурманскаго берега на границѣ двухъ океановъ по направленію великой Сибирской дороги до океана Великаго? [2] Данныхъ для грандіознаго плана еще

---

[1] См. № 44, за 1893 г.

[2] Фантастическаго здѣсь ничего нѣтъ: въ другихъ странахъ подобныя модели уже осуществлены.

недостаточно, но подобная работа, производясь постепенно и служа наглядным отчетомъ успѣховъ геологіи, теперь (во время постройки Сибирской дороги) особенно умѣстна и желательна. Такимъ образомъ, со временемъ мы имѣли бы у подножія Историческаго музея музей Допсторическій".

Это и будетъ сдѣлано, когда Великій *Сибирскій путь* сдѣлается Великимъ *Всероссійскимъ путемъ* и продолжится до Мурмана, соединяя *три океана*...

VII.

Коммерческое значеніе нашего Сѣвера.

Я не буду затруднять читателей приведеніемъ длинныхъ статистическихъ выкладокъ, еще болѣе длинныхъ „соображеній“ различныхъ коммиссій, назначавшихся и оффиціальными и неоффиціальными путями съ цѣлію изслѣдованій этого вопроса, потому что, грѣшный человѣкъ, я не вѣрю ни статистикамъ нашимъ, ни „трудамъ“ этихъ коммиссій.

Я ограничусь, какъ и вездѣ, только своими личными впечатлѣніями да приведеніемъ мнѣній лицъ, потрудившихся на этой многострадальной окраинѣ, старавшихся такъ или иначе принести ей пользу.

* * *

Жизнь идетъ, и время сглаживаетъ воспоминанія...

Но обязанность потомковъ помнить и чтить своихъ предковъ вообще, и въ особенности такихъ, дѣятельность которыхъ оставила яркій слѣдъ въ родной исторіи: это азбучная истина, и очень жаль, когда приходится убѣждаться, что ее забываютъ.

Положимъ, современныя событія, чередующіяся съ изумительною быстротой, не даютъ много времени для воспоминаній прошлаго,—и современный „дѣятель“ долженъ вѣчно суетиться, вѣчно спѣшить куда-то, вѣчно къ чему-то стремиться...

Но, чтобы такая суетня не напоминала бѣга бѣлки въ колесѣ, современному дѣятелю надобно же когда-нибудь одуматься, посмотрѣть, оглянуться вокругъ себя и назадъ. Съ этою цѣлію, такъ сказать,—„для удобства почтеннѣйшей публики“,—и разсѣялись у насъ по всему лицу Руси Великой многочисленныя ученыя общества и учрежденія; они-то, эти учрежденія, казалось бы, и имѣютъ цѣлію хоть отчасти „восполнить“ тотъ „пробѣлъ“, который является въ современной общественной жизни вслѣдствіе вышеупомянутой суеты,—напомнить своимъ членамъ

что и когда дѣлалось въ данной области нашими предками, что дѣлается нами, и что надобно дѣлать впредь.

Когда Русскій народъ, все болѣе и болѣе сознавая ископную необходимость пробиться къ морю-океану, дѣлаетъ все отъ него зависящее, чтобъ эта вѣковѣчная мечта осуществилась, когда наше правительство, со своей стороны, тоже дѣлаетъ все возможное въ этомъ направленіи, хорошо понимая, что безъ *открытаго* моря наше могущество никогда не будетъ полнымъ,— тутъ-то бы и выступить нашимъ ученымъ обществамъ со своими тьмами темъ засѣдающихъ въ нихъ Нѣмцевъ, тутъ-то бы имъ и показать, что засѣдающіе въ нихъ Нѣмцы, и нѣмецкаго, и русскаго происхожденія, ѣдятъ русскій хлѣбъ не за то только, что позволяютъ производить себя въ высокіе чины, да принимаютъ награды, тутъ-то бы имъ и доказать, что и они работаютъ на пользу страны, ихъ пріютившей.

Куда тамъ! Имъ не до того...

Они должны слѣдить за дѣятельностью разныхъ Шмерцевъ, устраивать юбилеи по случаю ихъ лилліпутской дѣятельности, слѣдить за Европой... Если же имъ придетъ на умъ обратить вниманіе на какое-нибудь чисто-русское дѣло, то развѣ лишь потому, что изъ него можно выкроить какой-нибудь барышъ для какого-нибудь нѣмецкаго человѣка, и если они вздумаютъ почтить вниманіемъ кого-нибудь чисто-русскаго происхожденія, то не иначе какъ такого, „тѣло котораго родилось въ Россіи, однако духъ всегда принадлежитъ коронѣ французской“, какъ у сынка *Бригадира*...

Въ 1893 году *исполнилось двѣсти лѣтъ* съ того времени, какъ Великій Преобразователь Россіи впервые самъ ступилъ на вольныя воды океана, съ того времени, какъ Русскіе люди впервые начали *сами* строить корабли, способные плавать въ заморскія страны.

Мы видѣли, что и до Петра, въ древнѣйшія времена, Русь была знакома съ моремъ и морскимъ дѣломъ, но потомъ мало-по-малу отстала отъ моря, и можно сказать, что ко времени Петра Русскіе, исключая Поморовъ, *вовсе не знали моря* и впервые вышли въ океанъ съ Петромъ, въ 1693 году.

И это событіе величайшей важности, отъ котораго, по справедливости, ведутъ начало новой русской исторіи, прошло *совершенно* незамѣченнымъ среди современной сутолоки!..

Чтобы посильно почтить память Великаго Царя, мы со своей

стороны позволяемъ себѣ привести здѣсь нѣсколько строкъ посвященныхъ вышеупомянутому событію, что̀, мнѣ кажется, будетъ нелишнимъ и потому, что̀ самое это непостижимое игнорированіе такимъ историческимъ моментомъ указываетъ, что его попросту забыли...

Мы всѣ хорошо помнимъ разсказы о томъ, какъ Разинъ сжегъ *Орелъ*, построенный Брантомъ, какъ Петръ I въ дѣтствѣ боялся воды, какъ его изъ̀чилъ отъ этого дядька его, князь Голицынъ, какъ юноша-Царь нашелъ ветхій ботикъ, какъ велѣлъ его починить, какъ учился плавать на немъ и т. д.

Помнимъ мы, можетъ-быть, и дальнѣйшіе шаги Петра въ этомъ направленіи: поѣздки по Яузѣ, по Просяному пруду, даже по Переяславскому озеру.

Но дальше, впредь до основанія Петербурга, до войны съ Карломъ XII, до стрѣлецкихъ бунтовъ, борьбы съ Софьей, старобоярскою партіей и т. п. — мы ничего не помнимъ, или помнимъ очень смутно.

А помнить, особенно русскому моряку, русскому судопромышленнику и мореходу, есть что̀!

Переяславское озеро было для Петра первою школой мореходства; но вскорѣ оно показалось ему тѣснымъ, [1] онъ ѣдетъ въ Кубенское.

Когда же ему и здѣсь стало тѣсно, взоры его нѣсколько обратились къ *единственному русскому морю*, которое съ незапамятныхъ временъ и до сего дня есть и было всегда *свободнымъ*, почему и названо нашими предками—*Бѣлымъ*. [2] Здѣсь, изъ Архангельска, было давно прорублено окно, чрезъ которое Россія сносилась съ Европой.

Сюда-то *въ 1693 году* и поѣхалъ Петръ. 30 іюня 1693 года отдаленный сѣверъ Россіи въ первый разъ привѣтствовалъ своего повелителя. Петръ I остановился на Моисеевомъ островѣ, въ царскихъ свѣтлицахъ, приготовленныхъ для его прибытія.

Изъ Архангельска онъ, со своими боярами, плавалъ на своей яхтѣ къ Терскому берегу, далѣе устья Поноя, къ Тремъ Островамъ.

Это и была *первая морская кампанія* капитана Петра Михайлова... Его сопровождали голландскіе и англійскіе купеческіе корабли, и путешествіе продолжалось шесть недѣль.

[1] Здѣсь была флотилія изъ 2 фрегатовъ и 3 яхтъ.

[2] Сравни „Бѣлая“ Сармація, „бѣлая“ кость и т. п.

Петръ былъ въ восторгѣ; возвратясь въ Архангельскъ, онъ осматривалъ городъ и особенно любилъ посѣщать биржу и гавань, гдѣ стояли иностранные корабли. Въ матросской одеждѣ, онъ часто вмѣшивался въ толпу веселыхъ моряковъ, нерѣдко пировалъ съ ними и заключалъ съ иноземными купцами контракты на доставку въ Россію того или другаго товара, то-есть дѣлалъ то же, что̀ въ послѣдствіи дѣлалъ и въ Петербургѣ.

Наконецъ, приказавъ архангельскому воеводѣ Апраксину на казенный счетъ снарядить, нагрузить товарами и отправить за море *первый русскій корабль*, Петръ I, *19 сентября*, оставилъ Архангельскъ и въ октябрѣ вернулся въ Москву.

Это и послужило началомъ чисто-русскаго мореходнаго судостроенія,—и обо всемъ объ этомъ теперь нигдѣ ни слова!

Да, какъ далеко ушли мы отъ того времени! Тогда мы *начинали сами* строить суда, изъ своихъ матеріаловъ, *сами* ходить на нихъ въ океанъ,—а теперь мы *продолжаемъ* заказывать наши суда, и военныя и коммерческія, *за границей*, и *продолжаемъ* отдавать и наше судоходство, и наши морскіе промыслы въ руки иностранцевъ...

Пожалуй, и впрямь не слѣдуетъ намъ вспоминать 1693 года: стыдно и совѣстно!

Да не посѣтуетъ на меня читатель, если я теперь же помяну и о другихъ двухъ путешествіяхъ на Сѣверъ: все, что̀ дѣлалъ нашъ великій русскій геній, все, что̀ написалъ онъ, все, о чемъ онъ мечталъ,—все это можетъ служить драгоцѣннѣйшимъ указаніемъ, какъ поступать намъ самимъ.

18 мая 1694 года Петръ снова прибылъ въ Архангельскъ, причемъ отъ Вологды онъ ѣхалъ водой въ малыхъ дощникахъ.

29 мая онъ съ боярами и архангельскимъ архіепископомъ Аѳанасіемъ уже отправился на яхтѣ изъ Архангельска въ Соловки.

Вѣтеръ былъ сначала благопріятный, но постепенно усилился и перешелъ въ штормъ. Самые опытные мореходы пришли въ отчаяніе; яхта уже была повреждена. Петръ, видя неминуемую гибель, пріобщился Св. Таинъ, но не потерялъ присутствія духа и продолжалъ своимъ примѣромъ побуждать другихъ къ борьбѣ.

Одинъ изъ иностранцевъ, бывшихъ съ нимъ на яхтѣ, прибавляетъ:

„Давъ обѣщаніе, если представится случай и не воспрепятствуютъ государственныя нужды, побывать въ Римѣ и покло-

ниться мощамъ Св. Апостола Петра, своего патрона, онъ равнодушно пошелъ къ кормщику и съ веселымъ видомъ ободрялъ всѣхъ".

Кормщикомъ былъ поморъ, нюхчинскій крестьянинъ Антипа Пановъ.

Изо всѣхъ бывшихъ на яхтѣ, только они двое и не потерялись. Петръ подошелъ къ нему и сталъ ему указывать, куда онъ долженъ направлять судно. Тогда Антипа сказалъ ему: „Поди прочь; я лучше твоего знаю куда правлю!"—и направилъ яхту въ Унскую губу. Хотя входъ въ нее наполненъ подводными камнями, но Антипа такъ хорошо зналъ входъ въ эту губу съ моря, что успѣлъ спасти царя и всѣхъ бывшихъ съ нимъ отъ гибели и пристalъ у Пертоминскаго монастыря.

Какъ видно, тогдашніе Антипы знали *свои* берега лучше теперешнихъ многоученыхъ моряковъ и умѣли ходить по своему страшному морю на такихъ „посудахъ", о которыхъ теперь и понятія не имѣютъ.

Этотъ же Антипа, отвѣтъ котораго царю можетъ сравниться съ рѣчами испанскаго маркиза Позы, даетъ намъ примѣръ того, какъ всякій *командиръ судна* долженъ относиться къ своему дѣлу: когда онъ у руля, ему никто не можетъ указывать,—никто,—даже царь Петръ, а не только какой-нибудь морской гофъ-кригсъ-шнапсъ-вурстъ-ратъ изъ-за тысячи верстъ...

Такъ смотрѣлъ и Петръ на это дѣло: когда онъ вышелъ на берегъ, то сказалъ Антипѣ: „Помнишь ли, братъ, какими словами ты меня отпотчевалъ на суднѣ?" Поморъ упалъ въ ноги царю, но Великій поднялъ его, три раза поцѣловалъ и сказалъ: „Ты невиноватъ ни въ чемъ, другъ мой, и я обязанъ еще благодарностію тебѣ за твой отвѣтъ и за твое искусство". Переодѣвшись въ другое платье, все бывшее на немъ, измокшее до рубашки, государь пожаловалъ Антипѣ въ знакъ памяти и сверхъ того опредѣлилъ ему пенсію до смерти. [1]

Такъ вотъ какіе морскіе примѣры имѣемъ мы на зарѣ нашей морской исторіи!

Потомъ Петръ, поблагодаривъ Бога за спасеніе, облагодѣтельствовалъ Пертоминскій монастырь и, сдѣлавъ своими руками крестъ, поставилъ его на томъ мѣстѣ, гдѣ вышелъ на берегъ.

---

[1] Нѣчто подобное было и при другомъ Великомъ Русскомъ Государѣ, Николаѣ I.

На этомъ крестѣ онъ собственноручно вырѣзалъ по-голландски: „Поставилъ крестъ сей капитанъ Петръ 1694 г.“

Въ 1806 году этотъ крестъ, по Высочайшему соизволенію на просьбу Архангельцевъ, церемоніально перенесенъ изъ монастыря въ Архангельскій каѳедральный соборъ.

Послѣ трехдневнаго пребыванія, Петръ, оставивъ область, благополучно прибылъ въ Соловки, внимательно осмотрѣлъ монастырь и острова и оказалъ всѣмъ великія милости.

Часовня на берегу моря и поставленный въ ней деревянный крестъ до сихъ поръ напоминаютъ богомольцамъ о посѣщеніи Петромъ отдаленныхъ Соловковъ.

13 августа Петръ снова отправился въ море на купленномъ имъ въ Англіи кораблѣ [1] и плавалъ за Святой Носъ и далѣе Семи Острововъ. 22 онъ благополучно возвратился въ Архангельскъ и 26 выѣхалъ въ Москву.

Третье и послѣднее путешествіе Петра на Сѣверъ было въ 1702 году, куда онъ прибылъ, получивъ извѣстіе, что шведскій флотъ приготовляется напасть на Архангельскъ.

Царь пріѣхалъ въ Архангельскъ съ цесаревичемъ Алексѣемъ Петровичемъ и пятью баталіонами своей гвардіи.

По прибытіи сюда, онъ узналъ, что Шведы оставили свое намѣреніе нападать на сѣверъ Россіи, гдѣ ихъ порядкомъ проучили наши Поморы въ 1701 году, а потому вздумалъ отправиться къ шведскимъ границамъ и пройти совершенно новымъ путемъ къ Орѣшку, который около ста лѣтъ находился во власти Шведовъ подъ именемъ Нотебурга, а по взятіи его Петромъ сталъ называться Шлиссельбургомъ.

Выйдя изъ Архангельска 5 августа съ эскадрой изъ 13 разныхъ судовъ (въ томъ числѣ только шесть было нанятыхъ голландскихъ и англійскихъ), Петръ пошелъ къ Соловкамъ. Но противные вѣтры задержали эскадру между островами Анзерскимъ и Муксаламскимъ, и только 10 августа они пришли къ Большому Заяцкому острову—одному изъ Соловецкихъ. Затѣмъ, снова осмотрѣвъ все на Соловкахъ, царь 16 августа пошелъ къ Нюхчи.

Отсюда Петръ предпринялъ неслыханное до него путешествіе: отпустивъ корабли, онъ отправился по новопроложенной лѣсами

---

[1] Называлось *Пророчество*. Другія суда, построенныя въ Архангельскѣ, назывались *Апостолъ Павелъ* и *Святой Петръ*. См. Веселаго, Морская Исторія.

и болотами дорогѣ до деревни Повѣнецкой (нынѣ городъ) и вежѣлъ за собой тащить двѣ яхты съ пушками; одна изъ нихъ была изъ числа взятыхъ у Шведовъ въ Новодвинскомъ сраженіи въ 1701 году, а другая—подаренная царю Англійскимъ королемъ. Весь путь отъ Нюхчи до Повѣнца совершенъ былъ въ 10 дней. Отсюда царь отправился на яхтахъ Онежскимъ озеромъ и Свирью до Ладожскаго озера. Въ октябрѣ Орѣшекъ былъ обложенъ со всѣхъ сторонъ, сдался Петру, и отсюда въ слѣдующемъ 1703 году онъ пошелъ снова на Шведовъ, занялъ устья Невы и заложилъ Петербургъ. Замѣчательный примѣръ *перепусканія* военныхъ судовъ изъ одного моря въ другое, въ обходъ непріятелю, къ чему теперь стремятся и Нѣмцы со своимъ Нордъ-Остзейскимъ каналомъ и Французы со своею сѣтью рѣчныхъ каналовъ.

* * *

Такова, такъ сказать, краткая выписка изъ формулярнаго списка русскаго капитана Петра Михайлова, сдѣланная мною по сочиненіямъ извѣстнаго дѣятеля нашего на сѣверѣ, М. Сидорова [1] и *Краткой исторіи флота*, Ѳ. Веселаго.

Что же Петръ смотрѣлъ на сѣверѣ, что тамъ изучалъ, когда и теперь тамъ, кромѣ мерзости запустѣнія, ничего нѣтъ? спросятъ, можетъ-быть, меня лица незнакомыя съ тѣмъ, чѣмъ *былъ* нашъ сѣверъ въ то время, и чѣмъ онъ *долженъ быть?*

Чтобы отвѣтить на этотъ вопросъ, обратимся опять къ забытой исторіи этого времени, такъ какъ тотъ годъ не слѣдъ намъ забывать и по другимъ причинамъ.

Особенно должно его помнить наше всероссійское купечество, такъ какъ именно съ этого года надо считать начало его вольнаго или невольнаго пересозданія по западному образцу.

Очарованный моремъ, иноземными порядками настоящаго *приморскаго города*, какимъ былъ въ то время Архангельскъ не только на бумагѣ, по учебникамъ географіи, но и по своему дѣйствительному значенію, по своей роли,—Петръ во время перваго пребыванія въ Архангельскѣ, въ 1693 году, часто посѣщалъ и иностранныхъ купцовъ, и нашихъ русскихъ.

Сидоровъ говоритъ, что, по преданію старожиловъ архангель-

[1] *Сѣверъ Россіи*, Петербургъ, 1870 г. и *Картины изъ дѣяній Петра Великаго на Сѣверѣ*, С.-Петерб., 1872.

скаго нѣмецкаго общества, онъ даровалъ купцу Ферколену жалованную грамоту въ знакъ своей благодарности за „открытіе неизвѣстныхъ дѣлъ въ коммерціи“, что же касается *русскихъ* купцовъ, то не можетъ быть сомнѣнія, что они тогда *впервые* удостоились высокаго вниманія и милостей молодаго царя: изъ его указовъ видно, что въ 1693 году впервые [1] награждены Баженины, имѣвшіе близъ Архангельска корабельную верфь.

Въ то же время началась и *царская торговля*.

Петръ поручилъ иностраннымъ купцамъ купить въ Голландіи торговый корабль и выписать изъ-за моря къ будущему году сукна для войска, и въ то же время двинскому воеводѣ Апраксину повелѣлъ начать постройку русскаго торговаго корабля, чтобы на немъ продолжать завязанныя сношенія съ заграницей.

Въ 1695 году этотъ корабль былъ оконченъ [2], царь прислалъ изъ Москвы ему „паспортъ“ и въ то же лѣто отправилъ *съ русскими товарами* за границу.

Да не подумаетъ читатель, что это была какая-нибудь „игрушечная“ торговля, въ родѣ игрушечнаго флота на Яузѣ или потѣшныхъ солдатъ Преображенскаго и Семеновскаго селъ—далеко нѣтъ!

Говоря, что трудно,—вслѣдствіе пожара 1779 года, когда сгорѣла въ Архангельскѣ губернская канцелярія со всѣми архивными древними записками,—прослѣдить размѣры этой торговли годъ за годъ, Сидоровъ приводитъ, для примѣра, извѣстія о продажѣ товаровъ за четыре года: въ *1701 году* (девятый годъ царской торговли въ Архангельскѣ) продано изъ государевыхъ товаровъ 3.946 пудовъ черной икры, 689 пудовъ

[1] У Баженинныхъ Петръ бывалъ каждый свой пріѣздъ въ Архангельскъ, и каждый разъ давалъ имъ жалованныя грамоты. Между прочимъ, въ первой изъ грамотъ сказано, что онъ ее дастъ „за желаемое ими его царскому величеству усердное радѣніе и къ корабельному строенію тщаніе и за постройку ими въ деревнѣ Вавчугѣ нѣмецкаго образца водяной мельницы безъ заморскихъ мастеровъ, собою, для раздиранія лѣса досками и для продажи оныхъ у Архангельскаго города торговымъ людямъ и иноземцамъ, а также и за то, что они лѣсъ на построенныхъ ими корабляхъ за море отпускали, дабы въ державѣ его величества корабельное строеніе множилось“.

[2] Молчановъ, въ описаніи Архангельской губерніи, говоритъ, что, кромѣ того, построены корабли въ 1701 и 1715 годахъ, причемъ въ первый годъ спущено въ Соломбалѣ шесть кораблей и во второй—четыре, которые, вмѣстѣ съ *Транспортомъ*, кораблемъ подареннымъ Петру англійскимъ королемъ Вильгельмомъ въ 1697 году, и плавали за границу (Двинскій лѣтописецъ).

клея карлука, 80.156 пудовъ поташа и 4.621 бочекъ смольчуги; въ 1703 году (одиннадцатый годъ царской торговли)—6.302 пуда черной икры, 3.307 пуд. клея карлука, 3 334 пуда поташа и 2.036 бочекъ смольчуги; въ 1705 году (тринадцатый годъ) продано 7.282 пуда икры, 1.512 пудовъ клея, 22.298 пудовъ поташа и 1.405 бочекъ смольчуги, и въ 1709 году 3.519 пудовъ икры, 20.018 пудовъ поташа, 1.734 бочекъ смольчуги.

Изъ-за границы же привозили для царя: сукно, солдатскія ружья и вообще „военные товары", сѣру горючую, свинецъ и сѣдла для конницы.

Кстати упомянуть здѣсь, что торговля эта кончилась въ 1719 году, когда Петръ повелѣлъ, вслѣдствіе достаточнаго развитія самостоятельной торговли нашихъ купцовъ, объявить *всѣ* казенные товары, кромѣ поташа и смольчуги, „*свободными* для вольной торговли россійскихъ городовъ". Поташъ и смольчуга „*оставлены подъ казеннымъ вѣдомствомъ для сбереженія лѣсовъ отъ излишней утраты*".

Это двѣсти то лѣтъ назадъ, въ Архангельской губерніи!

А давно ли мы, многоученые, опустошали и сплавляли за границу цѣлыя лѣсныя губерніи, да и теперь еще, если сказать по совѣсти, не знаемъ—беречь намъ лѣсъ, или нѣтъ... Давно ли мы, въ эпоху „великихъ реформъ", вмѣсто того, чтобы самимъ строить купеческія суда, поощряли къ тому *иностранцевъ*, *отпуская* имъ для этого съ Сѣвера свои лѣса, смолу и проч. по самымъ дешевымъ цѣнамъ [1], а сами съ сухопутья *ввозили въ Россію* для военнаго судостроенія дерево иностранное, платя за кубическій футъ 2—3 рубля.

На этотъ невѣроятный фактъ указывалъ г. Сидоровъ еще въ 1872 году.

Пораженный всѣмъ, что̀ сдѣлалъ Петръ съ 1693 года для русскаго купечества и торговаго судоходства, Сидоровъ восклицаетъ:

„Начало русскаго торговаго флота ознаменовано такими необыкновенными явленіями, какихъ нельзя отыскать въ исторіи другихъ народовъ. Русскій Царь пріѣзжаетъ въ чужую землю, поступаетъ, подъ именемъ Петра Михайлова, на купеческую корабельную верфь, работаетъ, какъ простой плотникъ, и изучаетъ

[1] Англичане и подкладываютъ, поэтому, нашу печерскую лиственницу подъ броню своихъ судовъ—она имъ обходится *дешевле тика въ 4 раза*.

кораблестроеніе. Онъ подаетъ высокій примѣръ своимъ подданнымъ: на своихъ корабляхъ отправляетъ товары за границу, покупаетъ для *образца* [1] корабли за границей и строитъ свои въ Архангельскѣ. Посѣщаетъ Архангельскую биржу, какъ купецъ по своимъ торговымъ дѣламъ, и бесѣдуетъ съ голландскими корабельщиками, ходя съ ними рука объ руку. Три раза плаваетъ по Бѣлому морю и одинъ разъ входитъ въ Сѣверный океанъ за Святой Носъ и далѣе Семи Острововъ. Посѣщаетъ три раза корабельную верфь перваго кораблестроителя, купца Баженина [2], и гоститъ у него по нѣскольку сутокъ. Въ какомъ государствѣ мы можемъ указать на государя, который бы былъ искуснымъ лоцманомъ?"

Любовь къ купцамъ и мореходамъ была у Петра такъ велика, что онъ ставилъ на купеческіе корабли почетные гвардейскіе караулы...

Нѣтъ, не должно бы всероссійское купечество забывать царя Петра Перваго!

Кажется, вышеизложеннаго было бы довольно, чтобы мы, вообще чрезвычайные любители всякихъ юбилеевъ и празднованій „дней событій", вспомянули добрымъ словомъ царя-преобразователя... Но, кажется, исторія задалась цѣлію особенно подчеркнуть нашу „забывчивость" и невниманіе къ памяти славныхъ предковъ, и пріурочила къ 1693 году еще цѣлый рядъ важнѣйшихъ событій, изъ которыхъ каждое заслуживаетъ, чтобъ его помнили.

Между прочимъ, по части военной обороны нашего Сѣвера,—о чемъ приходится, къ стыду нашему, и теперь „вести полемику", доказывая необходимость этой обороны для Россіи,—Петръ I имѣлъ какъ мы выше видѣли, совершенно ясный и исполнимый планъ:

Именно въ этомъ году, по свидѣтельству Витсена, Петру и пришла мысль заложить крѣпость на Новой Землѣ.

Вотъ, стало-быть, откуда идетъ идея устройства военнаго порта на Сѣверѣ, и напрасно, слѣдовательно, насъ, *только при-*

---

[1] Только *для образца*, а отнюдь не вводитъ такихъ покупокъ въ систему.

[2] На верфи Баженинныхъ, кромѣ торговыхъ кораблей, *построены были*, по заказу Петра же, *три корабля для ловли китовъ въ нашемъ Сѣверномъ океанѣ*. И это все было *сто лѣтъ* назадъ... Баженины, наконецъ, *достигли такого искусства въ кораблестроеніи, что иностранцы—Датчане и Голландцы не разъ обращались къ нимъ съ заказами!*

верженцевъ ея, наши противники обвиняютъ въ стремленіяхъ къ какимъ-то новшествамъ!

Но, можетъ-быть, и геній Петра ошибался, и такой крѣпости строить не надо?

Читатели знаютъ наше мнѣніе, и я ограничусь тѣмъ, что приведу здѣсь выдержки изъ доклада М. Сидорова въ Обществѣ Содѣйствія Русской Промышленности и Торговлѣ „О необходимости оградить права собственности Россіи на Карское море“.

Докладъ этотъ читанъ въ 1871 году, то-есть, скоро можетъ праздновать свое двадцатипятилѣтіе, но сообщаемые въ немъ факты такъ подходятъ къ тѣмъ, которые совершаются и теперь, что его можно было бы снова прочесть, съ нѣкоторыми измѣненіями. Разница теперь противъ того „времени великихъ реформъ“ только та, что, слава Богу, мы начинаемъ вспоминать, что Русскій Царь „всея сѣверныя страны обладатель“, а въ то время, продавъ американскія владѣнія, сдѣлавъ Шпицбергенъ „нейтральнымъ“, у насъ возбуждались даже вопросы не только о правахъ иностранцевъ на Новую Землю, но даже... на Карское море и близь-лежащіе острова, и *приходилось доказывать*, какъ дѣлаетъ Сидоровъ, *что такихъ правъ не существуетъ!*

„Печорцы, промышляющіе морскихъ звѣрей на островѣ Вайгачѣ, просили управляющаго дѣлами Печорской Компаніи, г. Никитина, при отъѣздѣ его нынѣ изъ Печорскаго залива въ Петербургъ, ходатайствовать о защитѣ ихъ противу произвола и господства иностранцевъ на островѣ Вайгачѣ и вообще въ Карскомъ морѣ [1]. Въ *Архангельскихъ Губернскихъ Вѣдомостяхъ* была напечатана статья, въ которой высказывались на иностранцевъ жалобы промышленниковъ и другихъ уѣздовъ Архангельской губерніи, производящихъ промыслы при берегахъ острова Новой Земли. Въ ней было объяснено, что, въ то время, когда наши гавани еще замкнуты льдами, иностранцы приходятъ иногда тремя мѣсяцами раньше русскихъ промышленниковъ къ нашимъ островамъ: Новой Землѣ, Вайгачу и другимъ, и выбиваютъ у береговъ этихъ острововъ и на нашихъ морскихъ прибрежьяхъ— моржей, тюленей и другихъ морскихъ звѣрей. Отъ такой несвое-

[1] Бывшій въ засѣданіи Никитинъ сообщилъ, что по разсказамъ сѣверныхъ промышленниковъ, иностранцы выманиваютъ у сѣверныхъ инородцевъ зимніе промыслы на ромъ. Такимъ образомъ, иностранный ромъ идетъ далеко внутрь страны; между тѣмъ какъ Русскимъ запрещено закономъ возить водку и даже въѣзжать въ тундры къ инородцамъ.

временной охоты морскіе звѣриные промыслы очень скоро не будутъ приносить значительныхъ выгодъ, а впослѣдствіи, совсѣмъ прекратятся, потому что иностранцы истребляютъ матокъ во время ихъ беременности, или тогда, когда дѣтеныши ихъ не могутъ еще жить безъ матки. Отъ этого много теряютъ русскіе промышленники: бывали случаи, что у нихъ увозили оставленную добычу. Если подобныя жалобы русскихъ поморовъ, которые ловятъ рыбу около Мурманскихъ прибрежій, гдѣ постоянно находятся наши исправники и становые, найдены были справедливыми въ 1870 году, когда плавали тамъ наши военные пароходы, то можно себѣ представить участь русскихъ промышленниковъ на нашихъ необитаемыхъ островахъ! У нашихъ промышленниковъ небольшія суда, на которыхъ по нѣскольку человѣкъ рабочихъ; между тѣмъ, какъ иностранцы отправляютъ въ Сѣверный Океанъ болѣе значительныя суда. И потому сопротивленіе нашихъ промышленниковъ иностраннымъ невозможно, и послѣдніе обращаются съ ними, какъ съ заѣзжими людьми въ чужія страны.

„Сколько плаваетъ судовъ и пароходовъ иностранныхъ около Новой Земли и, вообще, въ Карскомъ морѣ — имѣемъ свѣдѣнія изъ шестой и девятой книжекъ *Географическихъ Извѣстій* доктора Петермана. Онъ, между прочимъ, пишетъ:

„„Въ 1870 году вышли изъ южной Норвегіи на сѣверъ къ „Новой Землѣ на звѣриные промыслы восемнадцать судовъ и „добыли они на 247.505 специевъ-талеровъ, то есть, почти на „400.000 рублей; чистаго барыша получено на каждое судно бо„лѣе 8.000 рублей. Въ 1871 году изъ одного небольшаго города „Гаммерфеста вышли въ Ледовитое море шестьдесятъ два судна, „въ 887 комм. ластовъ, съ командой изъ 480 человѣкъ; чистаго „барыша получено на каждый вложенный въ дѣло рубль по 84%. „Въ нынѣшнемъ году строится много новыхъ пароходовъ для „тѣхъ же предпріятій, такъ что въ будущемъ 1872 году пред„полагается изъ одного города Тенсберга (къ южной Норвегіи) „выслать новыхъ девятнадцать парусныхъ и десять паровыхъ „судовъ““.

„Такое беззащитное, можно сказать, плачевное положеніе нашего сѣвера и самой главной промышленности тамъ коренныхъ Русскихъ отнимаетъ у нихъ послѣднюю возможность къ заработкамъ и, слѣдовательно, къ исправному платежу государственныхъ повинностей. По необходимости, наши поморы мало-по-малу перестаютъ плавать въ Карское море и къ Новой Землѣ; а вмѣ-

стѣ съ тѣмъ годъ отъ году слабѣетъ наше морское звѣроловство и падаетъ сѣверное мореходство!

„Общество наше приняло на себя великую обязанность содѣйствовать промышленности въ нашемъ обширномъ отечествѣ.

„Осмѣливаюсь обратить его вниманіе на нашъ сѣверъ, откуда иностранцы добываютъ громадныя богатства,—не десятки и сотни рублей, а тысячи, и даже—сотни тысячъ! Наживаютъ въ два мѣсяца на употребленный капиталъ почти рубль на рубль; между тѣмъ, какъ внутри нашего отечества мы не пренебрегаемъ и такими промыслами, которые доставляютъ только 10%. Отчего мы не пользуемся богатствами нашихъ сѣверныхъ морей? Отъ неправильнаго взгляда нашихъ ученыхъ и мѣстныхъ администраторовъ, можетъ-быть, и отъ излишней заботливости объ участи морскихъ промышленниковъ; а главное—отъ недостатка покровительства и капиталистовъ, которые рѣшились бы затратить свои капиталы на морскіе промыслы на Сѣверѣ".

Потомъ идетъ обстоятельная защита правъ Россіи на Карское море, — защита, вызвавшая въ то время грозную бурю противъ почтеннаго русскаго патріота Сидорова, котораго бранили всѣми словами богатаго лексикона ругательствъ процвѣтавшихъ тогда „толстыхъ" либеральныхъ органовъ!...

Далѣе, онъ приводитъ переводъ статьи капитана Якова Мельсона, напечатанной въ LIX книжкѣ *Mittheilungen* Dr. Петермана, за 1871 г., гдѣ, между прочимъ, говорится, что Норвежцы и другіе иностранцы, говоря о своихъ планахъ и намѣреніяхъ, даже не думаютъ о Россіи и ея правахъ, по скольку эти планы касаются чисто морской и островной ловли, и даже говоря о *береговой* ловлѣ откровенно пишутъ, что „еще бо́льшее значеніе (чѣмъ тюленій и дельфиній ловы) имѣетъ ловля *бѣлухи*, которая доставляетъ лучшій жиръ, чѣмъ дельфинъ и тюлени". „Эта ловля производится посредствомъ особенныхъ сѣтей, которыми животныя притягиваются къ берегу, гдѣ ихъ и убиваютъ. По моему мнѣнію, при этой ловлѣ, которая, *при теперешнихъ способахъ, непремѣнно должна производиться на берегу, есть одна дурная закорючка, именно, что въ одинъ прекрасный день Самодержецъ Всероссійскій можетъ запретить намъ ловлю на своихъ берегахъ* [1]. При ловлѣ же тюленей и дельфиновъ этому запрещенію подвергаются гораздо въ меньшей степени, такъ какъ

[1] Курсивы не наши, а автора статьи.

она производится чаще всего на льдахъ, которые простираются отъ берега иногда на цѣлую милю, и *это еще вопросъ: можетъ ли имѣть ту же силу территоріальное право?*“

Сидоровъ заключаетъ свой вопль-докладъ словами: „Не знаю какое впечатлѣніе произвело на васъ, милостивые государи, чтеніе этой статьи; но что касается меня, то мнѣ грустно, что о Русскихъ, которымъ принадлежитъ море, гдѣ производится такая выгодная охота, иностранцы даже не упоминаютъ. Такъ мы упали, какъ моряки, и какъ промышленники! Норвежцы опасаются только соперничества Англичанъ, но у нихъ нѣтъ и мысли о томъ, что одни русскіе подданные имѣютъ право на звѣриные промыслы въ сѣверныхъ моряхъ. Стоитъ ли имъ обращать вниманіе на какое-нибудь небольшое русское промышленное судно [1] съ нѣсколькими рабочими! И кто ихъ защититъ? Для защиты русскихъ промысловъ на всемъ громадномъ протяженіи Сѣвернаго Океана нѣтъ у насъ ни одного военнаго судна“ и т. д.

Докладъ этотъ, повторяю, не новость, но, какъ видно, дѣйствительно „ново лишь то, что основательно забыто“!

Въ предвидѣніи такихъ-то фактовъ геній Петра и искалъ мѣста, гдѣ бы устроить крѣпость на сѣверѣ, и принужденъ былъ остановиться на Новой Землѣ—ближе къ Швеціи нельзя было, слишкомъ опасная была она соперница въ то время. Когда же мы приведемъ планъ „величайшаго въ мірѣ Царя“ въ исполненіе?

Пора бы, кажется. Вѣдь этотъ планъ въ этомъ году могъ бы отпраздновать двухсотлѣтіе своего существованія!

Изъ вышеприведеннаго видно, какъ смотрѣлъ Великій Петръ на нашъ Сѣверъ, какъ онъ смотрѣлъ на развитіе тамъ торговли и промысловъ и пр.

Приведемъ здѣсь и еще слова того же Сидорова. [2] Говоря про нашихъ сосѣдей, онъ пишетъ: „Тамъ убѣждены, что сила военнаго флота зависитъ отъ развитія купеческаго, и что польза, приносимая первымъ, соразмѣряется услугами, оказываемыми второму.

Почти не было еще такихъ случаевъ, чтобы мореходные народы оказались слабыми въ войнѣ, или въ денежномъ отношеніи, но было много такихъ, когда небольшое мореходное государство побѣждало сильное: въ XVI вѣкѣ маленькая Голландія, сильная только торговымъ мореходствомъ, побѣдила сильнѣйшее тогда

---

[1] А Американцы, тѣ такія суда просто губятъ: примѣръ—Дидымовъ.

[2] См. его *Картины изъ дѣяній Петра Великаго*. С.-Петерб. 1872 года.

европейское государство — Испанію. Послѣдняя ошиблась въ своихъ разсчетахъ: она обратила всѣ свои усилія на устройство военнаго флота, который обыкновенно истощаетъ народныя силы, а не на торговый, который увеличиваетъ ихъ въ громадныхъ размѣрахъ.

Президентъ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ, Грантъ отъ 24 марта 1871 года препроводилъ въ конгрессъ чрезвычайное посланіе, въ которомъ говорится объ упадкѣ торговли Сѣверо-Американскихъ Штатовъ. „Для нашей націи унизительно“, пишетъ президентъ, „что мы кромѣ пассажирскихъ денегъ платимъ иностранцамъ ежегодно 20—30 милліоновъ долларовъ за перевозку, которая должна бы производиться на американскихъ судахъ, снабженныхъ экипажемъ изъ Американцевъ Эти деньги отнимаются отъ дохода націи, и про нихъ сказать ничего иного, какъ только то, что онѣ брошены въ море. Нація, обладающая такими великими источниками вспомогательныхъ средствъ, какія имѣются у Соединенныхъ Штатовъ, непремѣнно должна принять полное участіе во всемірной торговлѣ. Всякая отсрочка только увеличитъ убытокъ и затрудненія, съ коими сопряжено достиженіе цѣли. Я вынужденъ просить о скорѣйшемъ рѣшеніи этого дѣла, потому что, хотя наступила весна, а никакихъ контрактовъ о постройкѣ судовъ еще не заключено въ ожиданіи, что сдѣлаетъ конгрессъ; при дальнѣйшемъ же промедленіи конгресса и всѣ предполаемыя постройки кораблей нельзя будетъ кончить до зимы, слѣдовательно, пропадаетъ еще годъ даромъ. По моему мнѣнію, это дѣло весьма важное, касающееся всѣхъ интересовъ страны. Судостроеніе и судоходство приводятъ въ странѣ въ обращеніе огромные капиталы, доставляютъ занятіе многимъ тысячамъ людей, создаютъ домашній рынокъ для сбыта сельскихъ, ремесленныхъ и фабричныхъ произведеній и измѣнаютъ торговый балансъ въ нашу пользу ровно на ту сумму, которая является платою американскимъ кораблямъ за фрахтъ и провозъ пассажировъ. *Далѣе мы чрезъ увеличеніе торговаго флота получимъ перевѣсъ на морѣ*, неоцѣнимый *въ случаѣ внѣшней войны*. При началѣ послѣдней войны американскій военный флотъ состоялъ менѣе, чѣмъ изъ ста судовъ въ 150.000 тоннъ съ 8.000 экипажа. Но изъ торговаго флота, который служилъ источникомъ общественнаго благодетствія, для котораго ничего не тратило правительство, мы взяли для подавленія мятежа 600 кораблей, поднимавшихъ одинъ милліонъ тоннъ груза и

70.000 матросовъ. *Вотъ чѣмъ доказывается, сколь важенъ торговый флотъ въ военное время и какія средства онъ можетъ доставить для обороны государства*".

„Я привелъ мнѣніе о торговомъ флотѣ представителя одного изъ самыхъ промышленныхъ государствъ съ тою цѣлію, чтобы доказать, какъ высоко цѣнятъ его даже тѣ государства, которыя далеко опередили насъ въ промышленномъ отношеніи. Обратимъ вниманіе на то, какъ смотрятъ на торговый флотъ европейскія государства.

Норвегія 72 процента всей своей торговли производитъ на норвежскихъ судахъ, и только 28% остаются для всѣхъ чужихъ флотовъ вмѣстѣ [1]; Пруссія перевозитъ только 55%; Франція — 35%; Англія—65%: Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты 70% и Россія едвали 4% своихъ грузовъ на собственныхъ судахъ.

Въ доказательство того, что торговый флотъ приноситъ большія выгоды, укажемъ на Мекленбургъ. Тамъ нѣтъ ни лѣса, ни желѣза и никакихъ другихъ матеріаловъ для постройки кораблей; между тѣмъ какъ кораблестроеніе годъ отъ году увеличивается,— торговый флотъ умножается, хотя судостроеніе и обходится тамъ дорого.

Во Франціи приняли за неоспоримую истину, что моряки и промышляющіе на водѣ — люди болѣе способные къ службѣ на военномъ флотѣ, нежели другіе.

Г. Вольдемаръ, который занимался изслѣдованіемъ морскаго дѣла, въ своей замѣчательной книгѣ: „Какъ обезпечить будущность нашего морскаго дѣла?" по изложеніи всѣхъ доказательствъ, *сколько важенъ торговый флотъ въ военное время и какія средства онъ можетъ доставить для обороны государства*, заключаетъ: „Исходъ можетъ быть только одинъ — пріобрѣтеніе значительнаго числа ловкихъ отечественныхъ матросовъ торговаго флота. Имѣя ихъ въ достаточномъ числѣ, мы можемъ ими пользоваться въ военное время, а въ мирное они намъ будутъ стоить или мало, или ничего. Вотъ единственный исходъ при грозящемъ, можетъ-быть, будущемъ, особенно на Балтійскомъ морѣ. Слѣдовало бы уже не медлить, чтобы затѣмъ не было слишкомъ поздно." — „Хотя я и хорошо знаю", продолжаетъ г. Вольдемаръ: „что вся эта тема не нравится, да и не можетъ

[1] Норвегія имѣетъ одинъ милліонъ тоннъ и зарабатываетъ ежегодно на фрахтахъ до 20 милл. рублей.

нравиться нѣкоторымъ, находящимся въ вѣдомствѣ нашего Морскаго Министерства, но, въ виду, грозящей, *можетъ-быть, уже очень недалекой будущности*, я осмѣливаюсь повторить здѣсь сказанное мною въ другомъ мѣстѣ относительно этого капитальнаго вопроса, которому большинство у насъ, по старому, еще желаетъ во всякомъ случаѣ придать самое маловажное, самое незначительное значеніе."

Послѣ сказаннаго, въ виду совершающихся событій, ничего болѣе не остается, какъ согласиться съ мнѣніемъ г. Вольдемара и принять за истину то положеніе, что для славы нашего военнаго флота нуженъ прежде всего флотъ торговый, какъ питомникъ для образованія моряковъ.

Все это и понудило Спдорова заняться устройствомъ общества, которое имѣло цѣлію *создать русскій коммерческій флотъ* въ сѣверныхъ моряхъ. Но для того, чтобы составить понятіе о томъ, какъ возникла мысль объ акціонерномъ обществѣ, считаю небезполезнымъ разсказать, такъ сказать, исторію составленія проэкта устава; тѣмъ болѣе, что, по моему мнѣнію, она поучительна для послѣдующихъ дѣятелей.

Въ III-мъ отдѣленіи Вольнаго Экономическаго Общества, когда былъ предсѣдателемъ его покойный С. С. Лашкаревъ, разсматривались разные вопросы, касающіеся отечественной промышленности и торговли. Тамъ между прочимъ читана была, въ 1866 году, записка М. Спдорова о положеніи Сѣвера Россіи, которая потомъ была напечатана въ *Русскомъ Вѣстникѣ*. Она подала поводъ къ многимъ разсужденіямъ въ отдѣленіи, изъ которыхъ и составилась цѣлая книга *Бесѣды о Сѣверѣ Россіи*, изданная В. Долинскимъ. Многія лица — и члены отдѣленія, и не-члены — убѣдились, что на нашемъ Сѣверѣ, богатомъ естественными произведеніями, особенно морскими, не могутъ развиться разные промыслы до значительныхъ размѣровъ безъ содѣйствія цѣлой Россіи. Изыскивая средства помочь Сѣверу, а, слѣдовательно, и принести посильную пользу нашему отечеству, С. С. Лашкаревъ остановился на мысли, что необходимо учредить акціонерное общество для устройства русскаго торговаго флота на Сѣверѣ. Но такъ какъ акціонерныя общества, которыхъ много было учреждено у насъ въ началѣ царствованія Александра II, не оправдали довѣренности акціонеровъ и въ настоящее время трудно составить общество, то С. С. Лашкаревъ хотѣлъ узнать: найдетъ-ли онъ въ нашей публикѣ сочувствіе къ акціонерному

обществу торговаго флота. И потому онъ сдѣлалъ объявленіе въ газетахъ, въ которыхъ просилъ лицъ, сочувствующихъ учрежденію общедоступнаго акціонернаго общества для устройства русскаго торговаго флота, присылать къ нему свои заявленія. 10 августа 1868 года въ газетѣ *Дѣятельность* онъ помѣстилъ слѣдующее объявленіе:

„*Лицамъ, выразившимъ сочувствіе устройству русскаго торговаго флота.* Около 300 лицъ выразили сочувствіе учрежденію общедоступнаго акціонернаго общества для постепеннаго устройства русскаго торговаго флота и готовность принять посильное участіе въ этой компаніи. Согласно объявленію, напечатанному въ *Петербургскихъ Вѣдомостяхъ* и другихъ газетахъ, въ настоящее время представляется полная возможность приступить къ составленію устава этого общества. Но предварительно желательно было бы, чтобы гг. сочувствующіе заявили письменно свои взгляды на способъ успѣшнѣйшаго осуществленія этого предпріятія; и потому приглашаются въ теченіе мѣсяца, то-есть, до 15 сентября, сообщить С. С. Лашкареву, на Литейной, домъ № 52, свои мнѣнія относительно главныхъ или основныхъ положеній устава, а если угодно, то прислать и цѣлые проэкты устава“.

1 ноября было *первое* собраніе лицъ, заявившихъ сочувствіе учрежденію акціонернаго общества для устройства русскаго торговаго флота. С. С. Лашкаревъ, предложивъ обсудить главныя основанія устава, указалъ на статью, помѣщенную въ № 113 *Дѣятельности*. Прочитана была статья Студитскаго, а потомъ корреспонденція изъ Череповца, объ учрежденіи товарищества на паяхъ для постройки торговаго мореходнаго судна. Собраніе выразило полное сочувствіе И. А. Милютину, присутствовавшему въ собраніи. Въ немъ присутствовало до 70 лицъ изъ разныхъ сословій. Избрана была коммиссія для составленія проэкта устава акціонернаго общества. Въ нее выбаллотированы были преимущественно лица, на которыхъ обратилъ вниманіе предсѣдатель собранія, то-есть, С. С. Лашкаревъ. Одно лицо, которое получило больше всѣхъ голосовъ, хотя и не отказалось тутъ же отъ той чести, которою удостоило его собраніе, не приняло никакого участія въ составленіи проэкта устава. Если бы оно отказалось въ собраніи, то, безъ сомнѣнія, избрали бы другое лицо. Къ сожалѣнію, мы не привыкли еще относиться къ общественнымъ интересамъ съ должнымъ вниманіемъ и считаемъ себя въ правѣ

не исполнять обязанностей, возложенныхъ на насъ обществомъ, даже не увѣдомляя объ этомъ то общество, которое насъ избрало.

Каждую недѣлю собиралась коммиссія. С. С. Лашкаревъ приглашалъ и разныхъ постороннихъ лицъ: пріѣзжали въ коммиссію: и директоръ одного общества, и извѣстный писатель о мореходствѣ, и самый опытный въ Россіи строитель кораблей, и морскіе офицеры и штурманъ. Но, къ сожалѣнію, не каждый разъ собирались всѣ члены коммиссіи; замѣчательно, что только одинъ членъ коммиссіи, безъ сомнѣнія, кромѣ предсѣдателя, не пропустилъ ни одного засѣданія. И потому неудивительно, что дѣло подвигалось очень медленно: въ одно засѣданіе обсудятъ какіе-нибудь параграфы, а въ слѣдующее, когда пріѣдутъ другіе члены, опять начинается разсужденіе о томъ же. Работа длилась шесть мѣсяцевъ; а надобно сказать правду, что не теряли времени: разсуждали съ восьми часовъ до двѣнадцати и иногда до двухъ. Сообщаю эти подробности, которыя, повидимому, не имѣютъ никакого значенія для того, чтобы доказать, что мы еще не привыкли заниматься общественными дѣлами съ такимъ же вниманіемъ, какъ своими собственными. Мы забываемъ, что отъ общественной дѣятельности зависитъ благосостояніе государства, а, слѣдовательно, и насъ самихъ, какъ членовъ этого государства. Скажутъ: какую же пользу принесли работы коммиссіи? До сихъ поръ никакой, потому что о нихъ ничего не говорилось даже въ газетахъ, въ которыхъ сообщаются разныя извѣстія Рѣшено было въ началѣ засѣданій не сообщать свѣдѣній до тѣхъ поръ, пока коммиссія не выработаетъ проэкта окончательно. А между тѣмъ пріѣхалъ одинъ изъ членовъ коммиссіи изъ Москвы и сообщилъ, что за мнѣніями ея слѣдятъ даже въ Парижѣ и что ему разсказывали даже то, о чемъ въ ней говорили. Конечно, при этомъ сообщеніи всѣ члены переглянулись, посмотрѣли другъ на друга и ничего не сказали. Можетъ быть, каждый изъ нихъ подумалъ, какимъ мы важнымъ дѣломъ занимаемся; конечно, это польстило самолюбію каждаго. Но никому не пришло на мысль сдѣлать очень незамысловатый вопросъ: кто же изъ насъ, господа, сообщаетъ эти извѣстія? Полагаю, что это не выдумка; иностранцы зорко слѣдятъ, чтобы мы не предпринимали никакихъ обширныхъ промышленныхъ предпріятій. Они усиливаются убѣдить насъ, что не слѣдуетъ намъ заниматься промышленными дѣлами; это дѣло

бѣдняковъ. Можно сказать и успѣваютъ. „Стоитъ ли вамъ, богачамъ, заниматься такимъ пичтожнымъ дѣломъ“, говорятъ они: „Ваше назначеніе гораздо выше: вы можете только наслаждаться жизнію и восхищаться произведеніями геніальныхъ писателей. Предоставьте промышленныя дѣла намъ; въ вашей странѣ много сокровищъ, которыя еще не истощены, а у насъ уже мало. Мы будемъ работать для васъ“.

Всѣ приняли сообщенное извѣстіе къ свѣдѣнію и рѣшили усилить свою дѣятельность. Послѣ этого работы коммиссіи, должно быть, пошли быстрѣе? Нисколько: рѣже и рѣже члены стали являться въ коммиссію; видно, убоялись иностранцевъ...

Наконецъ проэктъ конченъ. С. С. Лашкаревъ придавалъ такое значеніе этому труду, что говорилъ многимъ: „мнѣ учредить бы только акціонерное общество и я умру спокойно“. Въ маѣ 1869 года Лашкаревъ опять пригласилъ сочувствующихъ учрежденію акціонернаго общества торговаго флота; собралось уже не семьдесятъ, а только человѣкъ пятнадцать. Нѣкоторые предлагали подвергнуть проэктъ разсмотрѣнію въ сентябрѣ, но одинъ изъ членовъ коммиссіи сказалъ, что если проэктъ будетъ разсматриваться такъ же, какъ онъ составлялся, то-есть, въ одно засѣданіе придутъ одни лица, а въ другое—другія, то для этого нужно нѣсколько лѣтъ. И потому онъ отказывается отъ всякаго участія. Тѣмъ дѣло и рѣшилось. Проэктъ подписали только слѣдующія лица: С. С Лашкаревъ, А. П. Гутманъ, Ѳ. Д. Студитскій и М. К. Сидоровъ. С. С. Лашкаревъ представилъ его на разсмотрѣніе въ маѣ 1869 года въ Министерство Финансовъ — и 1 іюня онъ умеръ скоропостижно. Послѣ шести недѣль, бумаги покойнаго по этому дѣлу отправлены были къ А. А. Гутману, какъ къ второму лицу, подписавшемуся подъ проэктомъ. Въ сентябрѣ А. П. Гутманъ собралъ членовъ коммиссіи и объявилъ, что рѣшено отправить проэктъ на разсмотрѣніе въ Министерство Внутреннихъ Дѣлъ и Военное; въ Морское же Министерство онъ былъ представленъ и оно выразило большое сочувствіе къ идеѣ, но сдѣлало много замѣчаній. Собравшіяся лица поручили А. П. Гутману ходатайствовать объ утвержденіи устава акціонернаго общества. Ходатайствуетъ-ли онъ объ этомъ—неизвѣстно; по крайней мѣрѣ другіе учредители не получили объ этомъ никакого извѣстія.

Такъ дѣло дальше разговоровъ и „выработки устава“ и не

пошло, не смотря на то, что это было время всяческихъ „концессій“ и „обществъ“.

Но, вѣдь, были же *осуществлены* какія нибудь изъ этихъ начинаній?

Да, были.

Тотъ же Сидоровъ, не жалѣя средствъ и времени, старался завести у насъ и китоловную компанію, и связать Сибирь морскимъ путемъ съ Европой и пр. и пр. и всѣ его благія начинанія, вслѣдствіе нашей косности, разбивались въ самомъ началѣ или, просуществовавъ немного, прекращались.

Что же тому за причина?

Чтобы отвѣтить на этотъ вопросъ, посмотримъ, что дѣлается по части промысловъ у насъ на Мурманѣ *въ настоящее время*, замѣтивъ, что, хотя интересъ къ морю и морскому дѣлу и растетъ за послѣднее время, можно сказать, не по днямъ, а по часамъ, но этотъ его ростъ кажется намъ не совсѣмъ нормальнымъ, и вотъ почему. Когда то или иное общественное явленіе *дѣйствительно* достигло такой стадіи своего развитія, что начинаетъ интересовать всѣхъ и требовать скорѣйшаго разрѣшенія связанныхъ съ нимъ вопросовъ, то интересъ этотъ не идетъ скачками, вопросы эти не рѣшаются съ плеча, а составляютъ предметъ глубокаго и всесторонняго изученія. Если же съ даннымъ общественнымъ явленіемъ всѣ вдругъ начинаютъ носиться, всѣ вдругъ начинаютъ сыпать спеціальными терминами, относящимися до этого явленія и, подчасъ, дальше терминовъ не идутъ,— то это значитъ, что просто пастала *мода* такая, какъ наставала мода на Буланже, на Гарибальди, на братушекъ, хотя большинству не было рѣшительно никакого дѣла до того, кто восторжествуетъ, Гарибальди или Австрійцы, Буланже, или оппортунисты. Такъ и съ морскимъ дѣломъ и связанными съ нимъ вопросами.

Почти каждая газета теперь толкуетъ о морѣ, о развитіи нашего флота, о покровительствѣ нашему каботажу, о портахъ, гаваняхъ, боевыхъ единицахъ и т. д. Въ каждомъ „салонѣ“, сколько-нибудь претендующемъ на современность, ведутся разговоры на эти же темы, и даже нѣкоторые наши „спеціалисты“, обыкновенно не занимающіеся ничѣмъ, кромѣ приказовъ, да описаній рейдоваго времяпровожденія вѣчно „готовящихся къ предстоящей компаніи“ судовъ, начинаютъ дѣлать удивленные глаза, смотря на такую дѣятельность своихъ сухопутныхъ коллегъ и, не будучи въ силахъ сами сказать что-либо по этому поводу,

драпируются въ тогу своего величія, достигнутаго цензовымъ плаваніемъ между адмиралтейскимъ шпицемъ и книжною лавочкой въ Кронштадтѣ.

Тѣмъ цѣннѣе всякая дѣльная статья, всякое живое слово, кѣмъ бы оно ни было сказано. Мода пройдетъ, и тогда всякій дѣльный трудъ послужитъ фундаментомъ, на которомъ и выростетъ наше знакомство съ такимъ важнымъ факторомъ государственной жизни, какъ море и морское дѣло.

Нашъ взглядъ на иноземную „колонизацію“ нашихъ окраинъ,— колонизацію, къ которой гораздо болѣе подходитъ названіе *захвата*, — достаточно извѣстенъ; также извѣстны и доводы противниковъ національной внутренней политики, живописующихъ прелести всеобщаго уравненія народностей, населяющихъ наше обширное отечество.

Тѣмъ цѣннѣе для насъ невольное признаніе именно со стороны этихъ противниковъ великаго принципа „Россія для Русскихъ“,—признаніе того, какъ наши окраины только *расхищаются* и захватываются иностранцами, а вовсе не *колонизуются*.

Г. Н. Максимовъ, [1] приводя многочисленные примѣры безсовѣстной эксплуатаціи нашихъ Поморовъ Норвежцами-колонистами, говоритъ:

„Итакъ, мы видимъ, если судить по Норвежцамъ, поселившимся на Мурманскомъ берегу, что они не приносятъ съ собой въ Россію культуры, которою кичатся у себя дома. Они не упорядочиваютъ ни экономическихъ отношеній, ни типовъ промысловыхъ судовъ, ни способовъ улова. Они пользуются только случаемъ, эксплуатируютъ безжизненность Поморовъ, при недостаткѣ ихъ энергіи, оставляя все по-старому, какъ это было заведено русскими старпками, и рвутъ плодъ отъ льготъ безпошлинной торговли, предоставленныхъ колонистамъ и фактористамъ Мурманскаго берега. А несчастнымъ промышленникамъ еще хуже живется, нежели у русскихъ-хозяевъ. Съ каждымъ новымъ шагомъ впередъ на пути изученія экономическихъ явленій, я убѣждался болѣе и болѣе, что ропотъ и жалобы на судьбу совершенно понятны въ устахъ Помора“.

Далѣе, авторъ указываетъ, что примѣръ Норвежцевъ и ихъ „просвѣтительная дѣятельность“, въ смыслѣ развитія хищниче-

---

[1] См. *Русская Мысль*, 1893 г., кн. I, стр. 30 и другія: «Мурманскій берегъ, его обитатели и промыслы».

ства, не остались безъ подражанія со стороны русскихъ колонистовъ, и это было едвали не *единственное*, что̀ принесли намъ иностранцы:

„Колонистамъ (безъ различія національностей) предоставляется право безпошлинной торговли заграничными товарами, необходимыми для промышленниковъ, какъ-то: чаемъ, сахаромъ, веревками, дождевиками, теплыми фуфайками и т. д. Колонизація началась, когда еще не было запрещенія привоза на Мурманъ спиртныхъ напитковъ. Было время, когда на Мурманѣ привозомъ спиртныхъ напитковъ наживались огромныя состоянія. Фактористъ Дарлинъ, напримѣръ, выручалъ въ какіе-нибудь три мѣсяца около 7.000 рублей, причемъ получалъ эти деньги треской по 40 коп. пудъ, тогда, какъ настоящая цѣна ея доходила до 75 коп. [1] „Жажда быстраго обогащенія на счетъ норвежскаго рома и русской водки брала верхъ надъ всѣми чисто-сельскохозяйственными или домашне-обиходными соображеніями. И вотъ, когда поселились первые колонисты въ Гавриловѣ и Терберкѣ, то каждый домъ колониста обратился въ кабакъ. *Пьянство происходило день и ночь въ мятную пору; Поморы брали безпатентные кабаки штурмомъ*“. Такова „благодѣтельная колонизація цивилизованныхъ нашихъ сосѣдей“...

Авторъ, повидимому, самъ флотскій офицеръ: во всякомъ случаѣ, онъ морское дѣло знаетъ. Это позволяетъ намъ сослаться на его свидѣтельство, что „для устройства порта можно выбрать лучшее мѣстечко (чѣмъ Владимірскій портъ, на который почему-то указываютъ нѣкоторые), какими изобилуетъ *западная* [2] часть Мурманскаго берега. Но надо помнить, *что у насъ нѣтъ лоціи Ледовитаго Океана и Мурманскихъ береговъ*, а труды Рейпеке и Литке по настоящимъ временамъ устарѣли: поэтому *морякамъ* предстоитъ работа посерьезнѣе инженерной, если мы за-

---

[1] Чтобы понять всю соль такой, сравнительно, небольшой суммы, какъ 7.000, надо помнить, что колонизація восточной части Мурманскаго берега, по словамъ автора, представляется въ такомъ видѣ: въ становищѣ В. Лица 17 человѣкъ, въ Рындѣ—12 человѣкъ, въ Гаврилоѣ—63 человѣка, въ Голицинскомъ поселкѣ—11 человѣкъ, въ Терберкѣ—84, въ Зарубинѣ—8 человѣкъ, въ Монастырскомъ—13 человѣкъ. Съ нихъ же, главнымъ образомъ, и наживаютъ свои тысячи Дарлины, имъ же нѣтъ числа. Кстати сказать, не мѣшаетъ запомнить эти цифры статистикамъ *Русской Мысли*, печалющимся на *бѣдность* народную!

[2] На что̀ и мы всегда указывали.

хотимъ сдѣлать выборъ мѣста для порта правильно; полагаться же на показанія мѣстныхъ жителей нельзя, во-первыхъ, потому что на морѣ здѣсь народъ пришлый, проживающій въ Мурманѣ только лѣтомъ; во-вторыхъ, жители живутъ въ глубинахъ бухтъ и слѣдятъ за явленіями на берегахъ океана въ зимнее время года. Но финскіе колонисты могли бы дать составителю лоціи кое-какія толковыя показанія".

Совершенно вѣрно! И чѣмъ плавать по Сиднеямъ и Ріо-де-Жанейро, да швырять по „заграницамъ" милліоны русскихъ денегъ, лучше было бы, еслибы мы занялись составленіемъ лоціи нашихъ побережій.

Право, пора вѣдь!

Сошлемся на „случай" съ *Витяземъ*. Разсказываютъ, что лоція нашихъ Тихоокеанскихъ побережій и тамошнія карты (которыя навѣрно считаются при этомъ „секретными") таковы, что, когда пришлось по нимъ опредѣлять положеніе судна, то *оказалось, что „Витязь" находился не на водѣ, а на берегу*. Si non e vero, но очень похоже на истину. Не даромъ, вслѣдъ за *Витяземъ*, въ тѣхъ же водахъ погибъ и *Владивостокъ*...

А *Царевна*, терпящая аварію въ то время, когда имѣетъ счастіе нести на себѣ все Царское Семейство,—несмотря на то, *что идетъ съ лоцманомъ!*

А *Русалка?*..

Нѣтъ, господа цензовые моряки, пора, очень пора подумать о своихъ собственныхъ водахъ и берегахъ. Самое всестороннее знакомство съ прелестями „заграницы" никогда не дастъ понятія о нашихъ многочисленныхъ Мурманахъ, Татарскихъ заливахъ и пр.—оно даже, какъ каждый годъ приходится убѣждаться, не даетъ знакомства съ излюбленною Маркизовою лужей, гдѣ „отбываютъ цензы на судахъ разныхъ рангомъ". Вѣдь надо же подумать о возможной въ будущемъ войнѣ, что же будетъ *тогда*, когда совсѣмъ не будетъ ни лоцмановъ, ни маяковъ, ни возможности отстаиваться въ бурную погоду по разнымъ портамъ, а придется ходить *въ виду непріятеля* во всякую погоду, зная, что у него есть карты, да не „секретныя",—„времепъ очаковскихъ и покоренья Крыма", а *настоящія* и *вѣрныя*.

Чтобы покончить съ интересною статьей г. Максимова, приведемъ здѣсь его слова о причинахъ нашихъ неудачъ на Сѣверѣ.

Всякому хорошо извѣстно, что такое „покрутъ", какова его работа, отношеніе къ хозяевамъ, заработокъ, а изъ вышеприве-

денныхъ примѣровъ дѣятельности колонистовъ видно, куда этотъ заработокъ идетъ.

Что же за причины неудачъ „старшаго брата“, интеллигентнаго русскаго предпринимателя, который сальныхъ свѣчей не ѣстъ, кабаковъ штурмомъ не беретъ, какъ дѣлаетъ то братъ младшій, а напротивъ, вооруженъ спеціальными знаніями, побывалъ за границей и добросовѣстно, по своему мнѣнію, изучалъ тамошній бытъ и условія производства, настолько добросовѣстно, что считаетъ себя въ правѣ стоять во главѣ того или иного милліоннаго предпріятія и быть какъ бы піонеромъ русской промышленности.

Неудачи эти заставляютъ задуматься не только сами по себѣ, но и какъ характерныя иллюстраціи того, *съ чѣмъ* современный морякъ идетъ на Сѣверъ и чего отъ него хочетъ. „Что же касается *китоловнаго* завода, то это предпріятіе не удавалось на Мурманскомъ берегу. Вообще китоловный промыселъ въ Ледовитомъ Океанѣ пересталъ давать огромные барыши, какимъ онъ славился въ былыя времена. *Норвежцы однако продолжаютъ его.* Маленькіе пароходики съ пушкой на бакѣ и съ круглыми балкончиками для наблюденія на форъ-марсѣ, шныряютъ весной вдоль береговъ Финмаркена, а лѣтомъ вокругъ Нордъ-Капа, и возвращаются часто съ добычей. Киты появляются въ океанѣ. Они подходятъ весной очень близко къ берегамъ Финмаркена. Мнѣ неоднократно приходилось видѣть ихъ фонтаны и спины, слышать даже ихъ фырканье при кувырканіи въ водѣ, когда я выѣзжалъ, въ бытность мою въ Норвегіи, на рыбный промыселъ. Киты плавали спокойно среди ёлъ и скрывались въ водѣ только въ случаяхъ появленія китоловнаго парохода, приближеніе котораго они удивительно умѣютъ замѣчать издали. Въ другихъ случаяхъ ихъ плаваніе среди ёлъ рыбопромышленниковъ не представляло никакой опасности. Это удивительно кроткія животныя. Приближеніе кита къ нашему листеръ-боту возбуждало обыкновенно веселое настроеніе у рыбаковъ У одного изъ нихъ была труба. Онъ выносилъ ее на палубу изъ каюты и начиналъ трубить, при общемъ смѣхѣ, когда китъ приближался къ листеръ-боту. Но труба не пугала кита. Онъ не обращалъ на трубные звуки никакого вниманія, продолжая идти своею дорогой.

Итакъ, киты въ океанѣ *есть*, да и сомнѣваться въ этомъ нечего,—вѣдь даже *Напѣздникъ* захватилъ одного въ этомъ году.

Но наше полное незнаніе собственныхъ береговъ и желаніе во что бы то ни стало копировать столь усердно изучаемую

нами „заграницу“ съ ея милліонными компаніями на американскій манеръ, — сбиваетъ насъ съ толку и ведетъ къ разоренію.

„*На Мурманскомъ берегу никогда китовъ не замѣчаютъ.* И не мудрено: зачѣмъ они будутъ подходить къ Мурманскимъ берегамъ, когда мойва (маленькая рыбка, которою питается китъ) туда не подходитъ, если судить по тому, что она ловится въ исключительныхъ мѣстахъ, и только на западной сторонѣ Мурманскаго берега?“

Но мы не смотримъ на такіе пустяки, какъ какая-то „мойва“, да навѣрное и не знаемъ, что̀ это за штука, — гдѣ же намъ — впору помнить всѣ эти „тюрбо“ да „соли“, которые мы изучали за границей, — и вотъ результаты:

„Первый китоловный заводъ на Мурманѣ былъ основанъ въ Арагубѣ, въ 15 верстахъ отъ острова Еретикъ, въ 1883 году, на средства, главнымъ образомъ, милліонера Шереметева и его товарищей. Постройка салотопеннаго завода обошлась въ 80.000 рублей, а *гуаннаго*[1] во 120.000 руб. Администрація обзавелась двумя пароходами, купленными въ Христіаніи за 160.000 кронъ. Пароходъ *Покровъ* былъ длиной 80 футовъ и имѣлъ машину въ 35 силъ, а пароходъ *Елена* — 70 футовъ, съ машиной въ 30 силъ. *Во главѣ администраціи стояли два флотскіе офицера.* Управляющій получалъ *12.000* руб. въ годъ, его помощникъ — *6.000* рублей, конторщики получали *до 1.500* руб. Разъѣзды и содержаніе относились на счетъ хозяевъ. *Администрація пребывала на Мурманѣ только лѣтомъ, а на зиму всѣ уѣзжали въ Петербургъ.*[2] *Содержаніе* администраціи въ годъ стоило до *25.000 рублей.* Управляющій задался цѣлію, чтобы пароходъ *Покровъ* въ первый годъ плаванія убилъ 30 китовъ, а *Елена* — 20. Промыселъ начался въ 1884 году. Стрѣлками были приглашены Поморъ Постниковъ и Норвежецъ Ганзенъ. Постниковъ былъ и капитаномъ, и стрѣлкомъ. Онъ получалъ 1.200 руб. въ годъ и 15 рублей за убитаго кита. Ганзенъ получалъ 120 кронъ въ мѣсяцъ и 15 рублей за кита. Въ первый годъ эксплуатаціи, съ *Покрова* убили 10 китовъ и съ *Елены* — 7. *Общій расходъ эксплуатаціи стоилъ 100.000 руб.* На второй годъ на *Елену* при-

[1] Знай нашихъ! свое гуано дѣлать хотѣли: чѣмъ не «заграница»?—особенно, если припомнить, что во многихъ мѣстахъ нашъ мужикъ валитъ навозъ въ рѣки и овраги.

[2] Ну, еще бы! Развѣ можетъ цензовый морякъ разстаться съ адмиралтейскимъ шпицемъ болѣе какъ на 2—3 мѣсяца, да еще жить гдѣ-то на Мурманѣ!

тласпли новаго стрѣлка, Ульсена (Норвежца), а на *Покровъ* назначили Ганзена. На второй годъ, то-есть въ 1885 году, убили 40 китовъ большихъ и малыхъ. Каждый китъ оцѣнивался въ 1.200 руб. Въ 1886 году убили 20 китовъ. Въ 1887 году пріостановили эксплуатацію. Въ 1888 году ее возобновили снова, но убили за время навигаціи всего лишь семь китовъ. *Этимъ закончился китобойный промыселъ.* Товарищество потеряло 500.000. Пароходы были проданы въ Норвегіи, а заводъ стоитъ и понынѣ въ Арагубѣ, не находя покупателя."

Какъ же ведутъ дѣло Норвежцы, не ѣздящіе на зиму „освѣжаться" въ столицы и сидящіе у своего дома круглый годъ?

„Норвежскимъ заводомъ управляетъ обыкновенно акціонеръ предпріятія, причемъ администрація *никогда не стоитъ большихъ денегъ акціонерамъ.* Посѣтивъ заводъ, я видѣлъ управляющаго и рабочихъ на заводѣ, то-есть служащихъ. Вотъ и весь персоналъ. А у пристани завода лежали два кита."

Иностранцы, твердо помнящіе завѣтъ Пиля и Вальполя— мѣшать Русскимъ всячески и вездѣ, гдѣ можно — смотрятъ на нашихъ аргонавтовъ, какъ на манну небесную: пріѣдутъ, накупятъ всего самаго дорогаго, жалованье платятъ такое, что у нихъ и министры не получаютъ, деньги сорятъ направо и налѣво, а промыслу подрыва не дѣлаютъ.

Другое дѣло, если выищется истинный морякъ, знающій свое дѣло, знающій свои берега, а не „входы" въ различные „шатокабаки", любящій море и морское дѣло, а не возможность получать „добавочное довольствіе" за плаваніе по заграницамъ,— тогда иностранцы сейчасъ насторожатся, и завѣтъ Пиля и Вальполя будетъ исполненъ coute que coute.

Вспомните свѣтлую личность лейтенанта Дыдымова и его пароходъ *Геннадій Невельской.* О нихъ заговорили, какъ только они вышли въ океанъ. Заговорили — и нѣтъ Дыдымова!.. Пропалъ безслѣдно, только Макъ-Лины и флотиліи пиратскихъ[1] шхунъ разгуливаютъ на свободѣ у нашихъ береговъ, собираясь вести *правильную* осаду ихъ, благо нашихъ военныхъ судовъ „тамъ нѣтъ, — они далеко", въ Сиднеяхъ, Филадельфіяхъ, Чикаго, — а если и вздумаютъ появиться, то, по незнакомству съ

[1] Кстати, въ нѣкоторыхъ странахъ, съ самымъ передовымъ парламентскимъ образомъ правленія, пиратство обѣщаетъ сдѣлаться государственнымъ институтомъ. Я уже говорилъ, въ *Моск. Вѣдом.* про «болгарскій» флотъ съ Нѣм-

мѣстными водами и берегами, по неимѣнію картъ, размѣщаются по прибрежнымъ камнямъ, служа sui generis баканами для снующихъ мимо нихъ пиратскихъ флотилій.

Такъ дѣло идти не можетъ, и труды нашего правительства, выдвинувшаго девизъ „Россія для Русскихъ“ и твердо идущаго по пути національнаго развитія и преуспѣянія, ручаются, что *такъ дѣло и не пойдетъ.*

Далѣе, вотъ какъ рисуетъ авторъ [1] положеніе нашихъ Поморовъ и пресловутыя „льготы“, якобы дарованныя нашимъ промышленникамъ въ Норвегіи, на которыя наши сосѣди такіе мастера ссылаться, лишь только зайдетъ рѣчь о беззастѣнчивомъ хозяйничаньи ихъ *у насъ, на Сѣверѣ:*

„Поморы-судовладѣльцы (посредники-мореплаватели) раздѣляются на три партіи. Самая меньшая партія оставляетъ свои суда на зимовку въ Вардэ, или гдѣ-нибудь на Мурманѣ, поближе къ Финмаркену. Въ эту партію входятъ обладатели нѣкотораго наличнаго капитала. Они имѣютъ, кромѣ парусныхъ судовъ, промышленныя суда, по нѣскольку шнякъ. Хозяева эти даютъ въ Поморьѣ крестьянамъ задатки и подымаютъ покрученниковъ на началѣ покрута, раннею весной, на берегъ Финмаркена, преимущественно въ становище Кибергъ.

„Норвежское законодательство допускаетъ „мѣновую торговлю“, въ сущности, вообще торговую операцію, будь она на обмѣнъ или на наличныя деньги, для Русскихъ въ Вардэ до 15 іюня „при содѣйствіи мѣстныхъ купцовъ“, а съ 15 іюня Русаки могутъ вести мѣновую торговлю во всѣхъ городахъ и становищахъ Финмаркена непосредственно съ промышленниками, не прибѣгая къ содѣйствію мѣстныхъ купцовъ.

„По климатическимъ условіямъ Финмаркена, рыба (Rundfisk и Klippfisk) приготовляемая для европейскаго рынка не можетъ быть заготовлена въ прокъ обыкновенно позже 15 іюня; наступающая часто съ этого времени сырая погода и туманы препят-

---

цами въ турецкихъ фескахъ, говорилъ о польской «фундаціи», о свободновооружающихся въ свободной Америкѣ Макъ-Линахъ, и т. п. Теперь почти доказано участіе Англіи въ составленіи бандъ такъ-называемыхъ «черныхъ флаговъ», дѣйствовавшихъ противъ Франціи въ Тонкинѣ, а въ послѣднее время *Times* прямо таки объщала, что то же самое можетъ быть и въ Сіамскомъ столкновеніи Недурное «знаменіе времени»...

[1] См. *Русскую Мысль* книга 3, стр. 33 и слѣд.

ствуютъ достаточной просушкѣ рыбы и способствуютъ развитію въ ней червей—*make*, откуда и предоставленный Русскимъ свободный срокъ для непосредственныхъ мѣновыхъ сношеній съ норвежскими промышленниками получилъ названіе *Maketied*. Изъ этого вы можете заключить о преимуществахъ норвежскихъ купцовъ, которые, благодаря вышеприведенному закону, имѣли всегда возможность держать нашихъ Поморовъ въ своихъ лапахъ.

„Но такъ какъ Норвежцы не могли обойтись безъ русскаго хлѣба, крупъ, дровъ, лѣса и бересты, а Поморы безъ норвежской рыбы, то между ними, все-таки существовали, до извѣстной степени, сносныя отношенія. Законодательство не позволяло нашимъ Поморамъ промышлять рыбу на шлякахъ въ Вардэ, а предоставляло это право Русскимъ въ становищахъ: Кибергъ, Гавнинбергъ, Бодсфіордъ, Берлевогъ, Гамвигъ и Стенсвигъ. Между тѣмъ, у береговъ Вардэ происходитъ самый лучшій промыселъ, гдѣ можно нагрузиться въ скорѣйшее время.

„Пока между Поморами и норвежскими купцами существовали сносныя отношенія, вышеприведенный законъ обходили такимъ образомъ: норвежскій купецъ, быть можетъ заинтересованный процентами, позволялъ Помору записывать его шняки на свое имя. Благодаря этой фиктивной сдѣлкѣ, наши Поморы пріобрѣтали возможность стоять въ Вардэ и грузить суда продуктами своего промысла. Весеннія операціи всегда удавались Поморамъ, потому что на Архангельскомъ рынкѣ малосольная треска весенняго улова всегда бываетъ въ цѣнѣ, въ особенности послѣ неурожайнаго года, когда не родятся овощи, а такіе года бываютъ на Сѣверѣ часто. Но норвежскіе купцы пришли вскорѣ къ заключенію, что обогащеніе Поморовъ, посредниковъ между ними и архангельскими купцами, вовсе не входитъ въ ихъ интересы. Они рѣшили держать Поморовъ въ черномъ тѣлѣ, предписывать имъ новые стѣснительные законы и назначать цѣны за товаръ, не ожидая требованій Помора.

„Отношенія стали портиться, Поморы начали нести убытки, переставали ходить на весенній промыселъ въ Норвегію и обратились къ Мурману. Такъ поступили болѣе состоятельные, Поморы же, которымъ терять было нечего, „безсребренники,“ какъ ихъ называютъ здѣсь, оперировавшіе въ обмѣнъ на товаръ, взятый въ кредитъ; продолжали ходить „на лѣтнюю“ въ Норвегію, банкротились, но ходятъ еще и до сихъ поръ изряд-

ною эскадрой. Норвежскіе купцы, слѣдуя своей политикѣ, съинтриговали такъ, что промышленники города Вардэ подали въ прошломъ году правительству петицію. Въ результатѣ петиціи было то, что Норвежское правительство прислало Русскому правительству, зимой прошлаго года, черезъ посланника, циркуляръ, касающійся русскихъ промышленниковъ.

„Циркуляръ этотъ, пересланный черезъ архангельскаго губернатора, былъ обнародованъ во всѣхъ приморскихъ городахъ, селахъ и деревняхъ. Въ этомъ циркулярѣ говорилось, что впредь фиктивныя сдѣлки, имѣвшія мѣсто при сношеніяхъ норвежскихъ купцовъ съ Поморами, въ смыслѣ записи русскихъ промысловыхъ судовъ на имя норвежскаго купца, будутъ строго преслѣдоваться по закону, и, въ случаѣ нарушенія этого, суда будутъ конфискованы. Русскимъ промышленникамъ представлялось право ловли въ Вардэ не иначе какъ на норвежскихъ ёлахъ и непремѣнно съ норвежскимъ кормчимъ. А такъ какъ наши промышленники никогда не занимались способомъ ловли, принятымъ Норвежцами, то они и не имѣютъ никакого кредита, какъ промышленники. Русскимъ шнякамъ предоставлялось циркуляромъ право ловли въ становищахъ: Кибергъ, Гавпингборгъ, Бодсфіордъ, Берлевогъ, Гамвигъ и Стенсвигъ, и то не иначе, какъ въ разстояніи одной географической мили отъ берега, и непремѣнно съ норвежскимъ кормчимъ. Бо́льшаго стѣсненія придумать невозможно. Лучшіе люди были заняты на норвежскихъ ёлахъ. Русскимъ доставались кормщиками пьяницы и негодяи, которые забирали деньги впередъ и уходили. Наши промышленники теряли время на пріисканіе другаго кормщика, который продѣлывалъ съ ними ту же штуку.“

Результаты не замедлили обнаружиться, причемъ интересно отмѣтить какъ отношеніе „передовой и конституціонной“ націи къ такому явному попранію всяческихъ „правъ человѣка“, такъ равно и отношеніе къ этому дѣлу нашего консула, призваннаго блюсти интересы нашихъ соотечественниковъ, хотя бы таковыми и являлись простые Поморы:

„Циркуляръ этотъ нанесъ окончательный ударъ Русскимъ въ Финмаркенѣ. Въ 1891 году русскихъ судовъ *въ Кибергѣ* было 74 и людей 296. Въ 1892 году, послѣ обнародованія циркуляра, русскихъ судовъ *въ Финмаркенѣ* было 17 и людей 67. *Замѣчательно, что циркуляръ былъ изданъ административнымъ обра-*

зомъ, и содержаніе закона, приведеннаго въ циркулярѣ, *не было обсуждено въ парламентѣ* народными депутатами, *что не согласуется съ основными законами страны,* равно какъ содержаніе циркуляра *не было опротестовано и нашимъ генеральнымъ консуломъ въ Христіаніи,* г. Тетерманомъ."

„Вотъ вамъ и правовый порядокъ", вотъ вамъ и „свобода, равенство и братство!"

Не забудемъ, что все это печатается въ *Русской Мысли.*[1]

Словомъ, г. Максимовъ такъ представляетъ жизнь нашего Помора среди «высокопросвѣщенныхъ» соотечественниковъ гг. Бьёрнсона и Ибсена: „Жалка роль Помора среди норвежскихъ купцовъ."

„Опредѣлимъ значеніе Помора во время лѣтнихъ его операцій въ Норвегіи, когда *онъ пріобрѣтаетъ право* производить мѣновую торговлю непосредственно съ промышленниками, безъ содѣйствія мѣстныхъ купцовъ. Право это чрезвычайно не нравится норвежскимъ купцамъ, потому что много барышей уходитъ изъ рукъ, когда промышленникъ беретъ у Помора муку, лѣсъ и другіе матеріалы въ обмѣнъ на рыбу, которая лѣтомъ не имѣетъ уже цѣны на норвежскомъ рынкѣ. Благодаря вышеприведенному циркуляру, норвежскіе купцы отстранили русскихъ конкуррентовъ-скупщиковъ, достигли того, что держали на рынкѣ такую цѣну, какую хотѣли. Цѣна на треску была все время 40 к. Уловъ у Лофотенскихъ острововъ, оканчивающійся къ 1 марта, оказался въ прошломъ году хуже предшествовавшихъ лѣтъ. Тамъ выловили

---

[1] Вообще намъ неоднократно приходилось указывать на странную рознь во взглядахъ и писаніяхъ нашихъ либераловъ: dii majores et dii minores у нихъ говорятъ, подчасъ, не одно и то, же и *не постоянные* сотрудники часто жестоко побиваютъ постоянныхъ, пишущихъ «въ главныхъ отдѣлахъ». Такъ и тутъ, г. Максимовъ, какъ человѣкъ практичный, на опытѣ знающій, что значатъ всѣ разглагольствія нашихъ фритредеровъ, пишетъ:

«Норвежцы—мастера строить отличные пароходы и создаютъ *свой* флотъ, занимающій третье мѣсто среди флотовъ всего свѣта, *на собственныхъ* верфяхъ, *изъ своего* матеріала и помощію *своихъ* рукъ. Убѣждаясь въ этомъ, представляешь себѣ и *жертвы принесенныя правительствомъ на созданіе флота и выработку моряка, потому что одною практикой не вырабатывается ни морякъ, ни техникъ,* а нужны *школы, образцы, верфи, с-у-б-с-и-д-і-и,* чтобы поднять промышленный духъ народа. Ничего этого у насъ, на сѣверѣ, нѣтъ.» Не мѣшало бы *Русской Мысли, Русскимъ Вѣдомостямъ* и *Вѣстнику Европы* запомнить эти превосходныя строки и почаще руководствоваться ими

трески менѣе на 10 милліоновъ рыбъ. Рыбаки бросились изъ Лофотена въ Вардэ. Въ 1891 году въ Вардэ судовъ было 300, промышленниковъ—1.000 человѣкъ, въ 1892 году судовъ было 1.300, промышленниковъ—5.200. Покупатели были тѣ же, предложеніе стало больше.

Успѣхъ торговой операціи или дурныя послѣдствія зависятъ всегда отъ конкурренціи спроса. Такъ это случилось и съ нашими Поморами. Когда они стоятъ въ Варде большою эскадрой, то каждому хочется нагрузиться поскорѣе. Каждый набиваетъ цѣну другъ предъ другомъ. Но такъ какъ уловъ рыбы лѣтомъ бываетъ сравнительно малый, то большинство Поморовъ не догружается. У Помора, слѣдовательно, остается архангельскій товаръ. Куда его дѣть? Надо сложить въ купеческій амбаръ или продать купцу за безцѣнокъ, чтобы выручить сколько-нибудь денегъ догрузиться по мѣрѣ возможности. Но зачѣмъ же Поморъ не ведетъ „правильной торговли“ — не выжидаетъ цѣнъ, не справляется съ состояніемъ рынка и т. п.

Во-первыхъ, Поморъ всего этого не постигъ еще, сидя въ заброшенныхъ мѣстахъ, а во-вторыхъ, ему и постигать-то нечего „онъ заботится только о томъ, чтобы не возвращаться въ Архангельскъ съ забраннымъ (тамъ-же) товаромъ и захватить какъ можно больше рыбы. Покупателей-промышленниковъ мало сравнительно съ количествомъ привезенной муки; лофотенскіе рыбаки ушли домой въ началѣ мая. Вотъ почему бываетъ часто, что на Финмаркенѣ мука оказывается *дешевле*, нежели въ Архангельскѣ. Мы только-что пережили голодный годъ. Когда, въ концѣ 1891 года, стоимость муки въ Архангельскѣ *была 18 рублей* за куль, этотъ куль продавался въ Вардэ *за 16 рублей*“. [1]

Итакъ, Поморы оказываются опять въ лапахъ норвежскихъ купцовъ, но благоразумные и состоятельные давно отказались отъ Норвегіи и обратились къ Мурману.

Что же дѣлать?

Во избѣжаніе обвиненія въ „квасномъ патріотизмѣ“, „шовинизмѣ“, узкомъ національнизмѣ и другихъ ужасныхъ преступленіяхъ,—пусть здѣсь г. Максимовъ дастъ намъ отвѣтъ со страницъ *Русской Мысли*.

---

[1] И этотъ фактъ надо замѣтить *Русскимъ Вѣдомостямъ*, *Русской Мысли* et tutti quanti: во время спора о соглашеніи съ Германіей онъ можетъ пригодиться...

„Если правительство наше заинтересовано серіозно колонизаціей сѣверной окраины, то ему придется развивать ее искусственнымъ образомъ. Постройка порта на Мурманѣ, помимо политическихъ соображеній, могла бы привлечь купцовъ средняго состоянія, а за ними пришли бы и рабочія силы. Такимъ образомъ оживилось бы по крайней мѣрѣ мѣсто, на которомъ суждено быть порту. Благодаря же присутствію военныхъ командъ, морскимъ парусным рейсамъ и практическимъ плаваніямъ, въ поморскую среду ворвались бы морскія знанія и развились бы практическія понятія. Поморы, предоставленные самимъ себѣ, никогда не разовьются непосредственно въ этомъ направленіи.“

Этимъ мы и закончимъ пока.

VIII.

Экспедиціи для отысканія морскаго пути изъ Европы въ Сибирь.

Экспедиція Нансена, смѣлый переходъ капитана Добротворскаго изъ Думбартона къ берегамъ Сибири, плаваніе *Напъздника*, предполагаемая (въ будущемъ году) посылка въ сѣверныя воды *Вѣстника*, изысканія нашего правительства съ цѣлію проведенія желѣзной дороги на Мурманъ, предполагаемое тамъ устройство порта и пр., и пр., не могли, конечно, пройти незамѣченными нашими „друзьями“,—вѣрными и коварными,—на Западѣ.

Намъ не разъ приходилось отмѣчать появленіе въ заграничной печати болѣе или менѣе обстоятельныхъ статей касательно нашихъ сѣверныхъ побережій и понятное безпокойство, замѣтное среди иностранцевъ—политиковъ и промышленниковъ: вѣдь нашъ сѣверъ—не Либава, не Ѳеодосія, не какая-нибудь морская „демонстрація“: на немъ можно положить прочную основу *дѣйствительно* морскаго могущества Россіи и „за границей“ это отлично понимаютъ... Особенно чутки, въ этомъ отношеніи Англія, Германія и Норвегія.

Скандинавскій корреспондентъ *Московскихъ Вѣдомостей*[1] передаетъ бесѣду извѣстнаго Норденшильда съ сотрудникомъ газеты *Aftonbladet* о нашей Енисейской экспедиціи и приводитъ нѣсколько интересныхъ соображеній этого мореплавателя касательно тѣхъ мѣръ, которыя должны быть предприняты, чтобы сдѣлать сообщеніе Европы съ Сибирью черезъ Сѣверный океанъ вполнѣ безопаснымъ.

Соображенія эти, скажемъ отъ себя, какъ разъ подкрѣпляютъ то, что̀ не разъ уже было высказываемо и въ нашей печати, особенно нашими морскими офицерами плававшими на сѣверѣ въ этомъ году — капитанами Пель и Добротворскимъ и лейте-

---

[1] См. № 326, 1893 г.

пантомъ Жданко,—а именно: необходимость гидрографическихъ обслѣдованій и измѣреній моря, устройства телеграфной линіи между прибрежными пунктами и построекъ станцій въ наиболѣе посѣщаемыхъ стоянкахъ. Норденшильдъ, повидимому, считаетъ, что подробности плаванія Добротворскаго еще неизвѣстны, но это не такъ: какъ этотъ офицеръ, такъ и другіе, бывшіе на сѣверѣ, уже помѣстили весьма обстоятельные рапорты и донесенія въ *Кронштадтскомъ Вѣстникѣ* и въ *Морскомъ Сборникѣ*, откуда и я имѣлъ случай не разъ воспроизводить ихъ на страницахъ *Московскихъ Вѣдомостей*.

Но, это, конечно, не важно — кто раньше высказалъ ту или другую дѣльную мысль; гораздо важнѣе то, что не только за границей, но даже, повидимому, и у насъ дома нѣкоторые склонны приписывать иностранцамъ вообще, и Норденшильду въ частности, такіе подвиги, которые имъ не совершались, или совершались, да не совсѣмъ при тѣхъ условіяхъ, какъ говорятъ за границей.

Напримѣръ, тотъ же почтенный корреспондентъ пишетъ: „Норденшильдъ, которому, какъ извѣстно, *первому* принадлежитъ честь открытія этого (сѣвернаго) морскаго пути“, Норденшильдъ „полагаетъ, что *вопросъ объ открытомъ имъ въ 1875 году новомъ пути*“ и т. д.

Такія неправильныя заключенія—результатъ малаго знакомства съ нашею русскою исторіей — даютъ лишняго козыря въ руки иностранцевъ, и безъ того стремящихся per fas et nefas примазаться къ „сѣверному вопросу“ и добиться съ нашей стороны если не признанія сѣверныхъ побережій *нейтральными* (какъ они добились признанія нейтральнымъ Шпицбергена), то, по крайней мѣрѣ, признанія какихъ-то ихъ „правъ“ и „интересовъ“ у этихъ побережій; отсюда и происходитъ, какъ мы не разъ писали, жажда устройства многочисленныхъ ученыхъ и неученыхъ экспедицій на нашъ сѣверъ.[1] Все это и заставляетъ насъ по-

---

[1] Позволю себѣ здѣсь еще сдѣлать небольшую поправку къ статьѣ г. А—та: Нансенъ «Югорскій Шаръ» прошелъ и свидѣлся съ высланнымъ къ нему русскимъ транспортомъ уже болѣе трехъ мѣсяцевъ тому назадъ; объ этомъ много было писано въ *русскихъ* газетахъ и даже мною въ *Московскихъ Вѣдомостяхъ*.

Кромѣ того, *Наѣздникъ—не броненосецъ* и никогда имъ не былъ, а просто *старый* крейсеръ 2-го ранга. Это только гг. Норвежцы, послѣ заданнаго имъ ихъ промышленникамъ страха, возвели его въ «броненосцы».

стараться сдѣлать сводъ того, *что̀ въ самомъ дѣлѣ сдѣлали насъверь иностранцы* и что̀ сдѣлали *Русскіе*, а также показать, что̀ можетъ произойти, если оставить иностранцевъ долгое время безпрепятственно повторять легенды объ ихъ мнимыхъ заслугахъ, особенно если эти легенды найдутъ разскащиковъ среди Русскихъ же.

Съ самой глубокой древности извѣстны плаванія Русскихъ по Карскому морю.

Несторъ-лѣтописецъ говоритъ,[1] что „Новгородцы плавали за *Лѣльзныя ворота* (Вайгачскій проливъ) въ Карское море уже въ XI столѣтіи", что „Чудскій народъ, называемый Печорой, былъ подвластенъ Славянамъ еще до Рюрика".

Профессоръ Фишеръ въ исторіи Сибири утверждаетъ, что въ XV столѣтіи Архангелогородцы плавали въ Карское море и оттуда чрезъ рѣку Мутную переходили чрезъ перешеекъ въ рѣку Зеленую и спускались по ней въ рѣку Обь.

Обращаясь къ иностраннымъ источникамъ, мы видимъ изъ англійской *Исторіи полярныхъ открытій* Джона Шиллингло,[2] что англійскіе [3] и голландскіе мореплаватели въ *первый разъ* были въ Ледовитомъ океанѣ въ XVI столѣтіи. Они старались открыть путь изъ Европы чрезъ Сибирь въ Индію; достигнувъ Новой Земли, *они находили тамъ кресты съ славянскими надписями.*

---

[1] См. *Исторія Государства Россійскаго*, Карамзина, 2-я часть, прим. 64.

[2] Въ *Магазинѣ Землевѣдѣнія и Путешествій*, изд. Фролова.

[3] Въ 1553 году *частная англійская компанія*, совершенно случайно, благодаря бурѣ, прибившей англійскій корабль къ устью Двины, *открыла* Московское государство, *о самомъ существованіи котораго* Англичане кажется и не подозрѣвали. Первое ихъ сочиненіе о Россіи такъ и озаглавлено: «*Открытіе* Московскаго Королевства». (The newe navigation and *discoverie* of the Kingdome of Moscovia by the Northeast, in the jare 1553, entreprise by sir Hugh Willoughbie Knight and perfourmed by Richard Chanselor filot maior of the voyage, Written in Latin by Clement Adams. Объ трудѣ этомъ, равно какъ и объ извѣстномъ Ченслеровомъ The booke of the Emperor of Russia and Duke of Moscovia, см. Ю. В. Толстаго, «Первыя сношенія Англіи съ Россіей», въ *Русскомъ Вѣстникѣ*, 1873 г. Іюнь, 489. (Бильбасовъ, «Россія и Англія въ XVIII вѣкѣ», *Русская Старина*, кн. 10. 1893 г.)

Нелишнимъ будетъ привести здѣсь «дипломатическій инцидентъ», по поводу той же англійской компаніи. «Умный Иванъ IV, пишетъ г. Бильбасовъ, очень желалъ заключить оборонительный и наступательный союзъ съ Елизаветой англійской, но парламентъ и слышать не хотѣлъ о подобномъ союзѣ: Англичане признали «неудобнымъ» обязываться союзомъ съ Россіей и отклонили всѣ его предложенія. Иванъ разгнѣвался и написалъ Елизаветѣ: ««Мы, чаяли того,

Англійскій мореходъ Бурро, въ 1566 году, зайдя въ Колу, видѣлъ, что изъ Кольской губы выходили „къ Печорѣ“, то-есть въ Карское море, 30 ладей, въ каждой по 24 человѣка, для ловли моржей.

Петъ и Джакманъ, въ 1580 году, первые ходили въ Карское море и видѣли тамъ Русскихъ, а Голландецъ Корнелій Най, который въ 1595 году также заходилъ въ Карское море, встрѣтилъ тамъ русскія ладьи, спокойно занимавшіяся моржевымъ промысломъ. [1]

Голландецъ Баренцъ, въ 1594 году, ходилъ въ Карское море до острова Максимкова, 74½% широты, и Dr Петерманъ говоритъ, что это былъ крайній предѣлъ, до котораго *въ то время* доходили русскіе промышленники. [2]

Выше я уже излагалъ подробно исторію Туруханскаго края, уничтоженнаго города *Мангазеи*, и приводилъ доказательства дальновидности неученыхъ политиковъ того времени,—царя Михаила Ѳедоровича, бояръ: князя Ивана, Куракина Вонна Новокщенова и Сулешова,—запершихъ „морской ходъ къ Енисею“ не только иностранцамъ, но и Русскимъ и тѣмъ сохранившихъ *русскому* потомству эту далекую окраину родной земли, [3] а также упомянулъ о томъ, что историкъ и современникъ Петра Великаго, астердамскій бургомистръ Витсенъ въ своемъ сочиненіи о Россіи писалъ: „Россіяне хотѣли заложить крѣпость на Новой Землѣ“.

Далѣе, въ *Запискахъ Императорскаго Географическаго Общества* [4] прямо говорится, что только послѣ вышеупомянутаго запрета царя Михаила Ѳеодоровича *русскіе промышленники не-*

что ты на своемъ государствѣ государыня и сама владѣешь и своей государской чести смотришь и своему государству прибытка. И мы потому такія дѣла и хотѣли съ тобой дѣлать. Ажно у тебя мимо тебя люди владѣютъ и не токмо люди, но мужики торговые, и о нашихъ государскихъ головахъ и о честяхъ, и о земляхъ прибытка не смотрятъ, а ищутъ своихъ торговыхъ прибытковъ. А ты пребываешь въ своемъ дѣвичьемъ чину какъ есть пошлая дѣвица»»! Такъ смотрѣлъ Царь-Иванъ и на «конституцію» и на «людишекъ», которые «владѣютъ» «о нашихъ государевыхъ головахъ и честяхъ» и таковы всегда были англійскіе «интересы»—брать какъ можно больше, и давать какъ можно меньше.

[1] *Новая Земля.* Изд. Географическаго Общества.

[2] *Mit heilungen*, 1867 г., кн. 21, стр. 17.

[3] См. объ этомъ также *Исторію Россійской Коммерціи*, Чулкова, изд 1781 г. т. 1, стр. 99 и т. 3, стр. 32 и 33.

[4] См. *Туруханскій Край* Третьякова 1869 г., стр. 347.

рестали плавать изъ европейской части Ледовитаго Океана къ сибирскимъ рѣкамъ за саломъ, рыбой и пушниной. Тоже мы видѣли и при разсмотрѣніи исторіи этого края въ главѣ первой.

Недавно, благодаря трудамъ г. С. Бѣлокурова, появился въ печати интересный, современный той эпохѣ, документъ, который мы и приведемъ полностью:

Это—„*Описаніе чего ради невозможно отъ Архангелскаго города моремъ проходити въ Китайское государство и оттоле къ Восточной Индіи.* Въ прошлыхъ годѣхъ в различные времена Агличане и Галандцы посылали по 2 и по 3 корабли изыскати ход[illegible] мимо Новые Земли в Китайское государство и оттоле в Восточную Индію; понеже зело ближе бы было, аще ли тѣмъ путемъ могли проходити; однако же сего учинити не возмогли и далѣе Новые Земли проходити великимъ ради лдов и стужи и тмы и мгла. І того ради иные возвратилис назадъ, а иные и погибли, потому что лды бывают толщиною по 20 и по 30 сажен і болши и движаются въ море яко великие острова и карабли разбиваютъ, понеже не все море оледенеетъ, и на тѣхъ льдахъ бываютъ звѣри медвѣди бѣлые и пессы и иные, которые кидаются на карабли, и солнце едва только 3 мѣсяца видится отъ іюния до сентября, но и тогда малая теплота бываетъ, а тьма чрезъ 3 мѣсяца непрестанная, только луна свѣтитъ и день и почь. Есть же и пролива морская, именуемая акіанъ, которою естьли б могли проплывати, можно бы имъ было въ Китай и въ Индію пройти; однакож так то леденое море, яко и Новую Землю, никто не можетъ провѣдати пролива ли есть или море и Новая Земля—островъ ли есть или твердая земля соединена съ Америкою, се есть с Новымъ Свѣтом. зане многие землеписатели чаютъ, что Новая Земля соединяется с Сѣверною Америкою, а ради выше причинъ никто тѣ берега окіяна отвѣдати не можетъ даже до Обь реки. *Пишутъ же землеписатели, что буде кто не близъ берега Моремъ, но далеко въ акіане плавати будетъ, можетъ пройти въ Китай*; [1] но и тамъ тмы ради трудно есть путь прямой сыскати, а Обью рекою или Иртышемъ и иными сибирскими реками можно ли тамо плаваніе имѣти, еще никто того не провѣдал.—А сухимъ путемъ въ Индѣю или въ Китай ѣхати можно и

[1] На томъ же принципѣ основана и идея Dr. Нансена о возможности достигнуть полюса.

чрез Астрахань от Яика Каменнаго города, какъ зрятся отъ ниже писаной росписи.“ (Роспись не сохранилась.)

Сообщено г. С. Бѣлокуровымъ, съ рукописи временъ царя Алексѣя Михайловича. [1]

Авторъ этой рукописи, хотя почти и отрицаетъ возможность „морскаго хода“ изъ Европы въ Азію чрезъ Сѣверный Океанъ, но тѣмъ не менѣе ясно доказываетъ, что *Русскіе знали* въ то время никакъ не меньше иностранцевъ по этому вопросу; а выше мы видѣли, что *Русскіе и плавали-то* больше иностранцевъ въ этихъ широтахъ. [2]

Переходя ко времени новой русской исторіи—къ эпохѣ Петра и его преемниковъ,—мы видимъ, что начатая при немъ первая экспедиція Беринга положила прочное основаніе *полному* и *научному* ознакомленію со всѣмъ нашимъ сѣвернымъ побережьемъ, начиная отъ Архангельска и до береговъ Америки, которые, въ свою очередь, тоже обслѣдованы Русскими настолько, что ихъ труды и по сіе время считаются лучшими.

Вторая экспедиція Беринга [3] еще болѣе интересна. Отчетъ этого замѣчательнаго мореплавателя о первой экспедиціи, предположенія о будущихъ изслѣдованіяхъ и работахъ, нашли сочувствіе въ извѣстномъ Остерманѣ и оберъ-секретарѣ сената, при Аннѣ Іоанновнѣ, Кирилловѣ.

Благодаря участію этихъ двухъ лицъ, а также и содѣйствію адмиралтействъ-коллегіи и Академіи Наукъ, экспедиціи были предоставлены большія матеріальныя средства, и число участвовавшихъ въ ней доходило до 600 человѣкъ.

Задача экспедиціи заключалась въ описаніи отдаленныхъ, почти неизвѣстныхъ, окраинъ Россіи и въ изслѣдованіи Сибири.

Главной части экспедиціи, подъ непосредственнымъ начальствомъ самого Беринга, поручено было открытіе и изслѣдованіе ближайшихъ къ Сибири береговъ Америки, описаніе Камчатки и береговъ Охотскаго моря, а также осмотръ лежащихъ между Сибирью и Америкой острововъ.

Нѣсколькимъ другимъ отрядамъ поручена была опись всего сѣвернаго берега Сибири, отъ *Бѣлаго Моря до Берингова пролива*, и, наконецъ, находившіеся при экспедиціи академики долж-

---

[1] См. *Чтенія въ Императорскомъ Обществѣ Исторіи и Древностей Россійскихъ*, 1893 г., кн. 4.

[2] См. Главу 1.

[3] См. *Исторію русскаго флота*. Ѳ. Веселаго.

ны были заняться изслѣдованіемъ внутреннихъ областей Сибири въ историческомъ, географическомъ, этнографическомъ и естественномъ отношеніяхъ.

Но замѣчательнѣе всего въ этой экспедиціи то, что она представляетъ вообще счастливое исключеніе изъ нашихъ русскихъ начинаній: обыкновенно задаваясь широчайшими цѣлями, мы—нечего грѣха таить—по природной ли лѣни, или по чему другому, не выполняемъ и десятой доли того, что̀ задумали.

Тутъ, наоборотъ, что̀ было задумано, то и было сдѣлано, и было сдѣлано основательно, а не какъ-нибудь.

„Работы экспедиціи начались, говоритъ нашъ морской историкъ, въ 1733 году и окончились въ 1743 году. Въ этотъ десятилѣтній періодъ времени отдѣльными отрядами, частію на небольшихъ судахъ, частію сухимъ путемъ, сдѣлана опись береговъ Сибири отъ Бѣлаго Моря до устья рѣки Колымы. Архангельскій отрядъ (главные дѣятели—лейтенанты Малыгинъ и Скуратовъ) описалъ берегъ до устья Оби. Обскій отрядъ (лейтенантъ Овцынъ) описалъ Обскую и Тазовскую губы и берегъ Океана до рѣки Енисея и также (штурманы Мининъ и Стерлиговъ), нижнее теченіе Енисея и западную сторону Таймурскаго полуострова, до широты 75°. Отрядъ, вышедшій изъ рѣки Лены (лейтенанты Прончищевъ, Харитонъ Лаптевъ, геодезистъ Чекинъ и штурманъ Челюскинъ) описалъ восточный берегъ Таймура до широты 77½° и, по невозможности обойти моремъ окруженную льдами сѣверную часть этого полуострова, сдѣлалъ опись всего побережья, объѣхавъ его сухимъ путемъ; причемъ самая сѣверная оконечность Таймура—„Сѣверо-Восточный мысъ“ описанъ штурманомъ Челюскинымъ, и поэтому, въ послѣдствіи, былъ названъ его именемъ. Другимъ, вышедшимъ также изъ рѣки Лены, отрядомъ (въ которомъ главнымъ и самымъ энергичнымъ дѣятелемъ былъ лейтенантъ Димитрій Лаптевъ, родной братъ Харитона), описано было какъ побережье океана отъ Лены до Колымы, такъ и нижнее теченіе впадающихъ въ него, на этомъ пространствѣ, большихъ рѣкъ. Продолженію описи отъ Колымы къ востоку, моремъ, препятствовали сплошные льды, берегомъ же—дикіе, воинственные Чукчи. Съ Колымы Лаптевъ перешелъ сухимъ путемъ къ верховьямъ Анадыря и сдѣлалъ „„аккуратную““ съемку этой рѣки до самаго ея устья“.

Я бы долго не кончилъ, еслибы сталъ продолжать излагать, что̀ сдѣлала эта экспедиція, но, мнѣ кажется, довольно и этихъ

немногихъ строкъ, чтобы согласиться, что ужь тутъ-то никакому „Нѣмцу“ нельзя и помышлять о какихъ-то „открытіяхъ“ и „первыхъ“ проходахъ...

Тѣмъ пріятнѣе намъ отмѣтить, что отнынѣ у насъ повидимому не намѣрены оставлять безъ надлежащаго напоминанія „Нѣмцамъ“, чтобы „всякъ сверчокъ, зналъ свой шестокъ“. Въ *Кронштадскомъ Вѣстникѣ* читаемъ [1] по поводу экспедиціи Добротворскаго:

„Въ составъ отряда судовъ подъ командой лейтенанта Добротворскаго вошли: винтовой пароходъ *Лейтенантъ Овцынъ*, колесный — *Лейтенантъ Малыгинъ* и стальная парусная баржа *Лейтенантъ Скуратовъ*. Имена эти присвоены судамъ въ честь трехъ морскихъ офицеровъ прошлаго столѣтія, трудамъ которыхъ почти исключительно мы обязаны имѣющимися гидрографическими свѣдѣніями о побережьѣ Западной Сибири и Енисея. Преодолѣвая всевозможныя трудности и располагая ничтожными средствами, лейтенанты Овцынъ, Малыгинъ и Скуратовъ сдѣлали не менѣе того, что въ послѣдствіи достигалось прославившимися изслѣдователями нашихъ береговъ при болѣе благопріятныхъ условіяхъ. Память этихъ скромныхъ тружениковъ увѣковѣчена тѣмъ, что именемъ лейтенанта Малыгина названа юго-западная оконечность острова Бѣлаго, а именемъ лейтенанта Скуратова — сѣверо-западный мысъ полуострова Ялъ-Малъ. Нынѣ заслуги ихъ, согласно Высочайшей волѣ, вновь почтены присвоеніемъ ихъ именъ тѣмъ судамъ, которыя предназначены для службы въ водахъ *или впервые изслѣдованныхъ*“.

На ряду съ этими именами мы имѣемъ и еще цѣлый рядъ, не менѣе славныхъ, *чисто русскихъ дѣятелей*.

Такъ и въ царствованіе Екатерины II самою замѣчательною по научной цѣли своей была экспедиція Чичагова, совершенная на основаніи проекта знаменитаго нашего помора-поэта и академика М. В. Ломоносова. Основываясь на направленіи теченій, замѣченныхъ около острова Шпицбергена, на предполаемомъ движеніи льдовъ и, главное опираясь на созданную имъ самимъ теорію электричества, по которой частыя сѣверныя сіянія указываютъ на существованіе открытаго моря,—Ломоносовъ полагалъ, что въ іюнѣ между Шпицбергеномъ и Новою Землей, океанъ очищается ото льдовъ, и что въ широтѣ 80° и въ разстояніи

[1] № 3.910.

отъ береговъ Сибири около 600 верстъ открытое мѣсто тянется на востокъ, по крайней мѣрѣ, на 1.000 верстъ. [1] Онъ былъ твердо убѣжденъ, что по этому свободному ото льдовъ пути легко можно пройти до Берингова пролива и оттуда въ Остъ-Индію.

Проектъ свой Ломоносовъ [2] въ 1763 году представилъ генералъ-адмиралу, который передалъ его на обсужденіе коллегіи. Императрицу не могло не увлечь величіе проекта; она ясно понимала, что открытіе Русскими этого кратчайшаго пути въ Тихій Океанъ затмитъ славу Васко-де-Гамы и, кромѣ того, Россія, приблизившаяся чрезъ новый путь къ богатому югу азіятскаго материка, пріобрѣтетъ неисчислимыя матеріальныя выгоды. Графъ Ив. Гр. Чернышевъ принялъ въ этомъ дѣлѣ тоже живое участіе, и рѣшено было отправить экспедицію „въ глубочайшей тайнѣ даже отъ Сената“. Начальство надъ нею довѣрялось капитанъ-командору (въ послѣдствіи извѣстному герою-адмиралу) Василію Яковлевичу Чичагову, — и въ 1764 году суда Чичагова отправились въ Колу, подъ видомъ экспедиціи для „возобновленія китоловныхъ и другихъ звѣриныхъ и рыбныхъ промысловъ“. Въ началѣ мая слѣдующаго года Чичаговъ вышелъ въ море, зашелъ въ Шпицбергенъ, но, дойдя до широты 80°26′, встрѣтилъ непроходимые льды и долженъ былъ возвратиться, къ крайнему огорченію всей Адмиралтейской коллегіи и особенно Чернышова.

Второе плаваніе Чичагова, въ 1766 году, было повтореніемъ перваго, съ тою только разницей, что онъ встрѣтилъ непроходимые льды въ широтѣ 80°30′. Несмотря на неуспѣхъ экспедиціи, конечно, не зависѣвшій отъ ея исполнителей, всѣ участники ея были щедро награждены „за прилагаемое стараніе къ достиженію до повелѣннаго предмета“.

Изъ послѣдующихъ экспедицій извѣстны:

Съ 1820 по 1825 годъ—экспедиція подъ начальствомъ лейтенанта (потомъ адмирала и графа) Ѳ. П. Литке, для описанія береговъ острова Новой Земли.

Въ 1862 году, „для установленія торговыхъ дѣлъ Сибири черезъ Карское море“, отправленъ былъ нашимъ же правительствомъ Крузенштернъ. Оба эти путешествія подробно описаны.

Изъ частныхъ лицъ плававшихъ въ Карское море извѣстны: въ 1690 году кормщикъ Родіонъ Ивановъ, котораго судно раз-

---

[1] Сравни предположенія и карту путешествія Нансена.

[2] *Исторія флота.* Ѳ. Веселаго.

было, зимовалъ съ пятнадцатью человѣками въ Карскомъ морѣ на отмеляхъ полуострова Ялмала, на Шараповскихъ Кошкахъ;[1] въ 1760 году новоземельскій кормщикъ изъ города Олонца, Савва Лошкинъ, плавалъ по Карскому морю. Онъ *первый* обошелъ вокругъ Новой Земли.[2] Въ 1769 году штурманъ Размысловъ зимовалъ на восточномъ берегу Новой Земли, въ Бѣлужьей Губѣ.[3]

Въ 1832 году кемскій мѣщанинъ Исаковъ, который *въ теченіе 32 лѣтъ ежегодно* плавалъ на Новую Землю, доказалъ, что за сѣверо-восточною оконечностью острова Новой Земли, къ рѣкѣ Енисею, находятся еще другіе острова.[4]

Въ тридцатыхъ годахъ этого столѣтія извѣстны также многіе замѣчательные труды штурмана Пахтусова въ нашихъ полярныхъ странахъ.

Наконецъ, въ 1833 году выдана была коммерціи совѣтнику Брандту и чиновнику Клокову привилегія на производство рыбныхъ и звѣриныхъ промысловъ въ Карскомъ морѣ,[5] вслѣдствіе чего и были отправляемы изъ Архангельска экспедиціи подъ командой Клокова и Пахтусова. Въ 1869 году, мнѣніемъ Государственнаго Совѣта Высочайше утвержденнымъ 10 марта. г. Корибутъ-Кубитовичу предоставлено на двадцать лѣтъ: „свободно производить рыбный, звѣриный, а также морской промыселъ въ устьяхъ сѣверныхъ Сибирскихъ рѣкъ и заливахъ, начиная отъ Карскихъ Воротъ до устья Енисея включительно и въ Карскомъ морѣ“.

Только теперь мы подходимъ къ иностраннымъ экспедиціямъ, вообще, и къ экспедиціи Норденшильда—въ частности...

Die Weltgeschichte ist das Weltgericht,—и только этотъ судъ безпристрастно разсудитъ кто больше и прежде сдѣлалъ открытій на Сѣверѣ Европы и Азіи—иностранцы ли, хвастливо и задорно добивающіеся славы „перваго открытія“, или малоизвѣстные русскіе мореходцы, а пока вспомнимъ, что самъ Норденшильдъ, съ добросовѣстностію дѣлающею ему честь, говорилъ въ своемъ „докладѣ“ Шведскому королю: „Теперь хорошій морякъ на простомъ суднѣ можетъ въ одно лѣто проплыть далѣе чѣмъ бы

---

[1] *Путешествіе Ѳ. П. Литке*, 1828 года, стр. 77.

[2] См. вышеупомянутое соч. Шиллингло, стр. 527.

[3] См. *Новая Земля*, изд. Географическаго Общества.
Морской Сборникъ 1863 г. Отчетъ и карта Крузенштерна.
См. *Полное Собраніе Законовъ*, т. VIII, отд. I, 1833 г. стр. 151, № 6.059.

могла прежде, снабженная всѣми средствами, экспедиція проплыть въ четверо большій срокъ".

Намъ могутъ возразить, что не стоитъ городъ городить—доказывать чьи заслуги, — наши ли Русскія или иностранцевъ,— больше въ дѣлѣ ознакомленія съ сѣверомъ и не стоитъ особенно хлопотать, чтобъ установить, кто первый и когда открылъ тотъ или иной островъ, тотъ или иной проходъ и морской путь, описалъ тѣ или другіе берега. Это де вопросы чисто теоретическіе. Могутъ указать намъ на *научныя цѣли*—излюбленный мотивъ въ дѣлѣ объясненія многихъ экспедицій, къ которому всегда прибѣгаютъ и иностранцы, стремящіеся не одну сотню лѣтъ проникнуть въ самый природой для насъ хранимый Сѣверный край и ихъ русскіе приспѣшники, благоговѣющіе передъ звонкими фразами въ родѣ „братства всѣхъ народовъ" и „слія-нія усилій всѣхъ ученыхъ для научныхъ цѣлей".

Мы ограничимся только приведеніемъ нѣсколькихъ примѣровъ изъ исторіи и,—оставивъ желающихъ дожидаться „братства народовъ",—будемъ попрежнему повторять: suum cuique и предостерегать отъ самой даже возможности допущенія въ нашихъ земляхъ искапія иностранцами и научныхъ, и ненаучныхъ интересовъ.

Извѣстный нашъ патріотъ, поморъ Воронинъ, еще въ концѣ семидесятыхъ годовъ, указывалъ на фактъ вытѣсненія Русскихъ съ Новой Земли иностранцами. Въ 1835 году, говоритъ онъ, число русскихъ промысловыхъ судовъ, ходившихъ къ Новой Землѣ, простиралось до 137; въ 1875 году, благодаря дѣйствіямъ Норвежцевъ, русскихъ судовъ могло попасть сюда только 5. Норвежцы же, имѣвшіе, въ 1869 году, у западныхъ береговъ Новой Земли около 90 судовъ, начинаютъ, съ 1869 года, посѣщать и восточные берега нашего острова, такъ что въ одномъ Карскомъ морѣ они уже имѣли до 60 судовъ. Воронинъ иллюстрируетъ свои доводы свидѣтельствомъ губернатора города Гаммерфеста, какъ нельзя болѣе ясно показывающимъ какъ сильно завладѣваютъ Норвежцы нашимъ поморьемъ: оказывается, что во время шторма 11 мая 1868 года у Рыбачьяго полуострова въ двухъ гаваняхъ стояло 600 норвежскихъ судовъ, изъ коихъ 126 было разбито бурей.

Замѣтимъ, кстати, что теперь число норвежскихъ судовъ стало, по отчетамъ слишкомъ въ шесть разъ больше, а русскихъ— уменьшилось,—если это только возможно.

„Мы отдаемъ, говоритъ Воронинъ, Норвежцамъ свое море и въ то же время уступаемъ для ихъ колоній даже и берега, при которыхъ находятся превосходныя незамерзающія гавани"; „населеніе Норвежцевъ тамъ уже такъ велико, что они составили цѣлыя общества и всѣ общественныя должности головъ, старостъ, десятскихъ и пр. въ ихъ рукахъ", такъ что „русскому тамъ уже невозможно жить подъ ихъ начальствомъ" и пр.

Это—по части „братства народовъ", а вотъ и по части „научныхъ изысканій" и „чисто теоретическаго" вопроса о первомъ открытіи:

Воронинъ говоритъ, что Норвежцы уничтожили на Новой Землѣ *всѣ древніе памятники Русскихъ—кресты*, особенно кресты олончанина Саввы Лошкина, о которомъ я выше упомянулъ, и который *первый* обошелъ кругомъ Новой Земли. Тѣ же просвѣщенные Норвежцы сожгли всѣ русскія избы и съ 1876 года основались тамъ окончательно.

„Они доказываютъ намъ, Русскимъ, *что Новая Земля открыта не Русскими, а Голландцами*, что она, слѣдовательно, есть общее достояніе, какъ и Шпицбергенъ, который, хотя и былъ открытъ Русскими и на которомъ были русскія поселенія, но *мы сами сдѣлали его нейтральнымъ*[1] и прекратили около него морскіе промыслы." „Не мы виноваты (?), говорятъ Норвежцы, въ томъ, что Русскіе оставляютъ постепенно и Новую Землю, и что Норвежцевъ приходитъ къ ней больше за промысломъ, нежели Русскихъ. Полагая, *что они имѣютъ право на Новую Землю*, они не только истребили тамъ почти всѣхъ оленей, но и разорили всѣ гагачьи гнѣзда, собравъ изъ нихъ весь пухъ, которымъ Русскіе нынѣ нисколько не воспользовались. Между тѣмъ, наша правительственная коммиссія выработала довольно стѣснительныя правила для Русскихъ о сборѣ гагачьяго пуха на островахъ Сѣвернаго Океана. *Какъ сильно истребили Норвежцы моржей около нашей Новой Земли, достаточно указать на то, что д-а-ж-е Д-н-г-л-и-ч-а-н-е пришли отъ этого въ возмущеніе и составили законы о ловлѣ моржей около Новой Земли, заботясь чтобы не убивали матокъ во время ихъ беременности.*"

Другой, еще болѣе извѣстный, дѣятель на Сѣверѣ, Сидоровъ, какъ мы видѣли, пишетъ: „послѣ того, какъ Шпицбергенскій арх-

[1] Объ этой ничѣмъ необъяснимой ошибкѣ нашей дипломатіи я неоднократно писалъ.

пелагъ объявленъ нейтральнымъ, Норвежцы стали смотрѣть на Новую Землю такъ же, какъ на страну нейтральную. Замѣчая изъ дѣйствій иностранцевъ, что они хотятъ завладѣть обширнымъ архипелагомъ этимъ, который издавна принадлежалъ къ русскимъ владѣніямъ, я возбудилъ вопросъ о нашихъ правахъ на Новую Землю [1]. Тогда въ газетахъ подсмѣивались надо мною по этому случаю.“

Заключаетъ свой докладъ Сидоровъ такъ:

„У насъ только одно море, изъ котораго выходъ не могутъ заградить намъ непріятели,—одно громадное море съ многочисленными и даже не замерзающими гаванями, на которое меньше всѣхъ другихъ нашихъ морей мы обращаемъ вниманія. Я говорю о Сѣверномъ Океанѣ, омывающемъ нашъ материкъ болѣе, нежели на десятки тысячъ верстъ; разсуждать о другихъ нашихъ моряхъ, на которыхъ мы утрачиваемъ или уже утратили вліяніе на мореходство, я считаю безполезнымъ.

Но и на этомъ сѣверномъ морѣ, гдѣ должна господствовать Россія, мѣстное начальство ничего само не устраивало, не заселяло его береговъ Русскими, не извлекало изъ безчисленныхъ его богатствъ никакихъ выгодъ, но даже, находя должно-быть прибрежья его, по климатическимъ условіямъ, вредными и для тѣхъ жителей, которые тамъ еще остаются, прибѣгало къ разнымъ средствамъ, чтобъ и остальное русское населеніе оттуда выселилось. По представленію мѣстнаго начальства, правительство упразднило единственный важнѣйшій для сѣвера городъ Колу. Во времена Ломоносова посѣщало поморье до 10.000 промышленниковъ, а нынѣ, несмотря на увеличеніе въ теченіе 100 лѣтъ народонаселенія, ходятъ въ поморье только до 1.000 человѣкъ. Въ Архангельскѣ прекращена постройка военныхъ кораблей; продаютъ за баснословно дешевую цѣну эллинги иностранцамъ на дрова, упразднена Новодвинская крѣпость, закрыты всѣ казенные механическіе заводы и выведенъ изъ крѣпости гарнизонъ. Мѣстное начальство не приняло мѣръ, чтобы русскіе торговые дѣятели могли заниматься постройкой торговыхъ кораблей, и они были принуждены уничтожить свои корабельныя верфи; оно допустило до того, что русскіе купцы закрыли всѣ свои торговыя конторы, биржу, заводы, изъ которыхъ 44 саловаренныхъ; оно не позаботилось спасти отъ общаго банкротства сѣверное русское купечество. Распоряженія мѣстнаго начальства уничто-

---

[1] Въ концѣ семидесятыхъ годовъ, въ самый разгаръ нашего либеральничанья.

жили приморское судоходство и звѣроловство; преслѣдовали въ особенности всѣхъ тѣхъ [1], кто рѣшался создать въ странѣ какую-либо новую отрасль промышленности или кто задумывалъ о возобновленіи кораблестроенія, Не только не принималось никакихъ мѣръ къ обученію народа, но и почти въ единственной, при девятитысячномъ населеніи, школѣ (въ главномъ морскомъ селеніи Керети), возобновленной черезъ 14 лѣтъ по особому случаю и по настоянію С.-Петербургскаго Комитета Грамотности, позволялось чиновникамъ взятзать дѣтей, чтобъ они въ школу не ходили и сами отказывались отъ грамоты. Всѣ русскіе дѣятели, которые осмѣливались развивать отечественную промышленность и противодѣйствовать иностранному вліянію, раззорялись отъ разныхъ стѣсненій; народъ томился голодомъ и доходилъ до людоѣдства".

Итакъ, съ одной стороны, мы сами, а съ другой стороны иностранцы путемъ захвата и прикрываясь званіями „изслѣдователей", „открывателей", „ученыхъ путешественниковъ" и пр.— отторгли отъ Россіи искони ей принадлежащій обширнѣйшій край.

Этому отторженію не мало способствовали и способствуютъ и понынѣ наши доморощенные „ученые", вторящіе иностранцамъ на всѣ лады, объ ихъ „первыхъ открытіяхъ", „первыхъ нахожденіяхъ путей" и т. п. И трудно сказать, кто изъ этой почтенной компаніи—чиновниковъ, иностранцевъ, нашихъ „ученыхъ"— принесъ Россіи болѣе вреда!.. Припомнимъ, что мы говорили выше, въ главѣ „нашъ Сѣверъ и иностранцы", по поводу ученыхъ трудовъ академика Миддендорфа.

Но, и это еще не все...

Ужь если писать скорбную исторію нашего невниманія къ Сѣверу, то надо указать еще, что въ тѣ же года „диктатуры сердца" и „развитія правовыхъ стремленій народа" приходилось на долю немногихъ вѣрныхъ сыновъ Россіи, не боявшихся насмѣшекъ, травли и, подъ часъ, прямаго преслѣдованія [2] со стороны „уважающаго свободу мнѣній" большинства, отстаивать... Чтобы вы, читатель, думали?..

[1] Сидорова въ особенности.

[2] Одинъ изъ видныхъ дѣятелей на Сѣверѣ, Никитинъ, *по ошибкѣ* попалъ даже въ острогъ!..

Права Россіи на самое Карское море, его берега и острова!..

Это намъ *теперь* кажется до такой степени невѣроятнымъ, что не будь передъ нами печатнаго „*доклада*[1] М. Сидорова въ Обществѣ содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, 22 декабря 1871 года, *о необходимости оградить право собственности Россіи за Карское море*“ — мы сами бы первые усумнились въ возможности такого „вопроса“!

Но „докладъ“ такой былъ сдѣланъ и не напрасно: „исключительнымъ правомъ, говоритъ Сидоровъ, на морскіе промыслы въ Карскомъ морѣ пользовались русскіе подданные отъ основанія Руси. Мысль о допущеніи заниматься этимъ промысломъ, иностранцамъ казалось всегда столь же странной, какъ еслибы русскіе подданные домогались производить морской промыселъ въ проливѣ Св. Георгія, между Ирландіей и Великобританіей. *Такъ это и было до 1868 года*, то-есть *до того времени, пока одна правительственная коммиссія не заявила своего мнѣнія, напечатаннаго въ нашихъ и норвежскихъ газетахъ, что иностранцы могутъ заниматься морскими промыслами въ нашихъ сѣверныхъ моряхъ въ разстояніи десяти верстъ отъ берега*“.

Что къ этому прибавить?

И кто можетъ дать отвѣтъ не будь такого зоркаго патріота, какъ покойный Сидоровъ, не имѣла-ли бы Россія въ Карскомъ морѣ повторенія исторіи съ Варангерскимъ побережьемъ, „отмежеваннымъ“ тоже правительственною коммиссіей, и не стало бы Карское море, изъ mare clausum, *моремъ кляузъ*, гдѣ всякіе „Нѣмцы“ отыскиваютъ свои „права и интересы!“...

Вѣдь въ тѣ именно времена открыто заявлялось „такъ какъ ловля тюленей и дельфиновъ производилась чаще всего на льдахъ, которые простираются отъ берега иногда на цѣлую милю, *то еще вопросъ: можетъ ли имѣть здѣсь силу территоріальное право Россіи*“ и „для охоты въ Ледовитомъ морѣ намъ (иностранцамъ), ничего другаго не остается, какъ чѣмъ скорѣе, тѣмъ лучше отыскать новыя мѣста для ловли[2], *гдѣ у насъ никто не можетъ оспаривать права, какъ напримѣръ, на Востокъ отъ Шпицбергена*“[3], то-есть опять-таки въ русскихъ территоріальныхъ водахъ!..

---

[1] О которомъ говорено было выше.

[2] Вслѣдствіи хищническаго истребленія тѣми же иностранцами промысловаго звѣря.

[3] См. статью капитана Якова Мельсона изъ Тенсберга, напечатанную въ въ IX № *Mittheilungen* 1871 года.

Нѣтъ, господа поклонники иностранныхъ „открытій“, „изслѣдованій“ и пр., ваше кажущееся, на первый взглядъ, только напвнымъ преклоненіе передъ заграничными „учеными“ трудами“, можетъ оказаться, на самомъ дѣлѣ, очень опаснымъ для цѣлаго народа, искони вѣковъ пальзовавшагося *своими* морями и только теперь, благодаря вашему неумѣстному потворству заграничнымъ баснямъ, узнавшему, что въ этихъ моряхъ есть какія то *права иностранцевъ!..*

Изложивъ въ кратцѣ исторію сѣверныхъ экспедицій и открытій въ этомъ далекомъ краю дѣлавшихся до шестидесятыхъ—семидесятыхъ годовъ настоящаго столѣтія, а также показавъ, чего мы можемъ ожидать отъ своей халатности и отъ безпрекословнаго признанія всѣхъ вѣрныхъ и невѣрныхъ разсказовъ иностранцевъ объ ихъ „правахъ“, „интересахъ“, „открытіяхъ“ и проч.—посмотримъ теперь, что̀ сдѣлано въ рѣшеніи сѣвернаго вопроса съ семидесятыхъ годовъ до нашего времени.

М. Сидоровъ [1] указавъ на то обстоятельство, что въ шестидесятыхъ годахъ, въ самый разгаръ всякихъ „новыхъ вѣяній“ и „начинаній“, Русскіе позабыли дѣла своихъ предковъ и даже пришли къ непоколебимому убѣжденію, „что нѣтъ возможности плавать въ устья сибирскихъ рѣкъ по причинѣ полярныхъ льдовъ“ сравнивалсь, такимъ образомъ, съ „варварами“ временъ Алексѣя Михайловича—говоритъ:

„Въ апрѣлѣ мѣсяцѣ 1862 года, я предлагалъ нашему Географическому Обществу принять отъ меня для преміи четырнадцать тысячъ рублей тому русскому судну, которое прежде всѣхъ придетъ на рѣку Енисей, къ которому-либо изъ моихъ графитныхъ пріисковъ: или близъ устья рѣки Курѣйки, или на рѣку Нижнюю Тунгузку; а второму судну обѣщалъ или грузъ графита, или шанхайскій фрахтъ. Но вице-предсѣдатель Общества отклонилъ мое предложеніе за непмѣніемъ для этого русскихъ судовъ; а въ отвѣтъ на ходатайство о томъ Императорскаго Вольнаго Экономическаго Общества написалъ слѣдующее: „Возвращая переданную мнѣ на разсмотрѣніе записку корреспондента Сидорова, имѣю честь сообщить слѣдующія, не *лишнія* [2] по содержанію этой записки, замѣчанія:

[1] „Картины изъ жизни Петра Великаго, стр. 89 и слѣд.

[2] Оказалось именно, что «лишнія», а морское сообщеніе съ Сибирью *возможнымъ*.

„Открытіе сухопутнаго сообщенія Туруханскаго края съ Печорою, чрезъ Обдорскъ, было бы весьма полезно для оживленія того края; оно кажется весьма удобоисполнимымъ и заслуживаетъ тѣмъ болѣе вниманія и поддержки, что морское съ нимъ сообщеніе принадлежитъ къ числу *вещей невозможныхъ*. При свиданіи моемъ съ г. Сидоровымъ въ Петербургѣ, я ему предсказывалъ неуспѣхъ попытки лейтенанта Крузенштерна. Событія оправдали мои предсказанія. Должно сожалѣть, что не осуществилось предположеніе нѣкоторыхъ лицъ въ Англіи отправить корабль около Новой Земли въ Енисей за грузомъ графита Сидорова. Корабль этотъ, по всей вѣроятности, точно также не достигъ бы Енисея, какъ и шкуна Ермакъ г. Крузенштерна. Но для науки такая попытка могла бы быть не безъ пользы. Такія экспедиціи могутъ быть успѣшно снаряжаемы только въ Англіи, гдѣ въ послѣдніе полвѣка образовались цѣлыя поколѣнія пловцовъ-спеціалистовъ для ледяныхъ морей“ (Отвѣтъ этотъ напечатанъ въ „Трудахъ Императорскаго В. Экономическаго Общества“, за апрѣль, 1863 г., стр. 176).

Въ іюлѣ того же 1862 года, я ѣздилъ въ Лондонъ и тамъ заключилъ контрактъ, чтобы лѣтомъ 1863 г. снарядить въ устье Енисея экспедицію, начальствовать надъ которой выразилъ желаніе первый полярный мореплаватель того времени въ Англіи—Аленъ Юнгъ. Вслѣдствіе этого отправленъ былъ Англичанинъ г. Баниссторъ для промѣра фарватера Енисейскаго залива; но, прибывъ въ гор. Красноярскъ, онъ встрѣтилъ такой негостепріимный пріемъ отъ г. начальника Енисейской губерніи П. Н. Замятнина, что въ тотъ же день бѣжалъ изъ города. Объ этомъ случаѣ много печатано было въ иностранныхъ газетахъ, особенно норвежскихъ. А въ нашей *Сѣверной Пчелѣ* 1866 г., № 202, сказано: „что Замятнинъ официально объявилъ, что жалобы на него за отказъ въ содѣйствіи экспедиціи могутъ быть приносимы или сэру-Родерику Мурчисону, покровителю замысловатыхъ затѣй Сидорова, или англійской королевѣ Викторіи.“ Итакъ, отправка экспедиціи, то-есть того корабля, о которомъ сожалѣетъ въ своемъ сообщеніи Ѳ. П. Литке, [1] очевидно, не могла состояться.

Въ томъ же 1863 году я надѣялся отправить экспедицію изъ Финляндіи или изъ Швеціи. Для этой цѣли отыскалъ лицо, зна-

[1] Вышеупомянутый вице-президентъ Геогр. Общества.

комое съ Финляндіею и Швеціею, золотопромышленника г. Черносвитова, и заключилъ съ нимъ условіе у маклерскихъ дѣлъ. Г. Черносвитовъ ѣздилъ изъ Красноярска въ Финляндію и Швецію; но тамъ былъ еще въ свѣжей памяти *ласковый* пріемъ Англичанина г. начальникомъ Енисейской губерніи, и потому никто не осмѣливался сдѣлать новыя попытки пройти въ устья сибирскихъ рѣкъ и не согласился на мое предложеніе.

Лѣтомъ 1863 года я самъ пытался пройти изъ Енисея въ Сѣверный океанъ, къ Новой Землѣ. Для этой цѣли арендовалъ два только-что построенныхъ на рѣкѣ Енисеѣ парохода (это были первые пароходы на Енисеѣ) и плавалъ въ Енисейскій заливъ къ Броховскимъ островамъ. Но одинъ изъ пароходовъ оказался непригоднымъ для морскаго плаванія, а другой, испытавъ въ іюнѣ мѣсяцѣ продолжительную бурю близъ селенія Дудинки, идти въ океанъ, къ Новой Землѣ, не согласился ни на какія мои предложенія. Хотя владѣтель паруснаго судна, енисейскій купецъ Бойлингъ, находившійся тогда у Броховскихъ острововъ, изъявилъ желаніе идти со мной на Новую Землю, но никто изъ 16 человѣкъ его команды, не бывавъ никогда въ морѣ, идти туда не захотѣлъ, несмотря даже на мое предложеніе по 100 р. с. жалованья за каждый мѣсяцъ. Капитанъ же 1-го ранга (нынѣ вице-адмиралъ) П. И. Крузенштернъ, не исполнилъ своего обѣщанія выслать мнѣ на мой счетъ пригодныхъ для того матросовъ. И потому рушился задуманный мною планъ и я долженъ былъ возвратиться въ Красноярскъ. Въ томъ же 1863 г. были снущены шкуны и суда, построенныя довѣренными моими на Оби, для плаванія по Обскому и Тазовскому заливамъ и на рѣкѣ Енисеѣ — для плаванія по р. Турухану и Нижней Тунгузкѣ. Одинъ изъ нихъ доказалъ, что Тазовская губа свободна отъ льда даже въ самые льдистые и холодные года.

Въ 1864 году, по просьбѣ моей, архангельскій губернаторъ Н. М. Гартингъ, понимая какую громадную выгоду получитъ весь сѣверный край отъ открытія морскаго пути въ устья сибирскихъ рѣкъ, убѣждалъ архангельскихъ поморовъ принять участіе въ снаряженіи экспедиціи на рѣку Енисей изъ мѣстъ ихъ жительства, безъ сомнѣнія, за предлагаемое мною вознагражденіе, и затѣмъ къ перевозкѣ моего графита на самыхъ выгодныхъ условіяхъ изъ устьевъ рѣки Енисея въ Екатерининскую гавань въ Мурманскомъ морѣ. Но ни предложенія чрезъ волостныя правленія гг. исправниковъ, ни личныя убѣжденія г. Гар-

тинга главныхъ поморовъ не могли склонить нашихъ промышленниковъ, плавающихъ къ Новой Землѣ, ходить за графитомъ въ устья Оби и Енисея. Одинъ только г. Никитинъ изъ Сумы откликнулся на приглашеніе г. губернатора; но и этому доброму намѣренію не суждено было осуществиться, впрочемъ, по причинѣ отъ него независящей. [1]

Въ 1865 году, желая познакомиться съ поморами на мѣстахъ ихъ жительствъ, я объѣхалъ все сѣверное поморье, приглашая промышленниковъ попытаться войти въ устье Енисея. Хотя многіе изъ нихъ и изъявляли готовность на это дѣло, но бѣдные просили ссудъ, а богатые гарантіи правительства въ томъ, чтобы не повторились съ ними тѣ случаи, какіе постигли ихъ въ 1854 году. Они требовали обязательства, чтобы, въ случаѣ войны и потери во время ея судовъ, ихъ также вознаградило правительство, какъ наградило Грековъ и другихъ иностранцевъ, потерпѣвшихъ убытки въ 1853 году. По разсказамъ поморовъ, они были вынуждены печатными приказами адмирала Бойля, какъ командира Архангельскаго порта, къ выходу въ море изъ своихъ портовъ для доставки хлѣба въ Норвегію. Но на обратномъ пути нѣкоторые изъ нихъ были взяты въ плѣнъ военными судами непріятельской эскадры, а суда ихъ или сожжены или уведены непріятелями, хотя и заключена была въ сѣверномъ краѣ конвенція. Владѣльцы судовъ, несмотря ни на какое ходатайство, не получили вознагражденія и даже не дано было лѣса на постройку судовъ безъ попенныхъ денегъ. Итакъ, они отъ всякаго судоходства, хотя и въ собственномъ морѣ, отказывались, тѣмъ болѣе, что суда нужно было строить для полярнаго плаванія прочныя и цѣнныя. Послѣ истребленія промышленныхъ судовъ во время войны, поморы боятся заводить новыя суда. И потому и этотъ мой планъ, отъ котораго я особенно ожидалъ развитія нашего торговаго мореплаванія, не осуществился.

Въ 1866 году, также какъ и въ 1864, я ѣздилъ въ Печорскій и Обскій заливы и затѣмъ вверхъ по рѣкамъ Печорѣ и Оби для ознакомленія съ мѣстными жителями и ихъ способностями къ мореплаванію, особенно съ потомками древнихъ море-

---

[1] По ложному доносу обвинили г. Никитина въ уголовномъ преступленіи и посадили въ тюрьму, гдѣ онъ просидѣлъ болѣе года, и потому онъ не могъ принять участія въ экспедиціи; впослѣдствіи онъ былъ совершенно оправданъ, но было уже поздно.

плавателей — Новгородцевъ. Но, къ моему удивленію, у нихъ такъ упалъ арматорскій духъ предковъ, что невозможно было и узнать въ нихъ потомковъ прежнихъ предпріимчивыхъ промышленниковъ. Они уже около девяти лѣтъ оставили плаваніе къ Новой Землѣ и вмѣстѣ съ нимъ судоходство: стѣсненіе въ отпускѣ лѣса на судостроеніе и разныя мѣропріятія мѣстнаго начальства, *заботящагося* объ ихъ домашнемъ хозяйствѣ, довели ихъ до нищеты.

Въ 1868 году я ѣздилъ во всѣ приморскіе города Норвегіи съ тою цѣлію, чтобы склонить къ плаванію въ устья сибирскихъ рѣкъ смѣлыхъ мѣстныхъ мореходовъ. Я разсказывалъ имъ о положеніи льдовъ, сколько мнѣ было извѣстно, и представлялъ выгоды торговли съ тѣмъ краемъ. Помня пріемъ Англичанина начальникомъ губерніи, тамъ также боялись отправиться въ Сибирь. Я успоконвалъ ихъ тѣмъ, что въ Енисейскомъ краѣ нѣтъ уже г. Замятнина и управленіе губерніи ввѣрено другому лицу. Послѣдствіемъ этой моей поѣздки было плаваніе къ Карскому морю капитана Карльсена изъ Гаммерфеста (объ этомъ было напечатано въ *Финмаркенъ-Постенъ*, въ 1869 г., № 50).

Въ 1869 году я предлагалъ Русскому Географическому Обществу принять сдѣланное чрезъ меня предложеніе извѣстнаго сѣвернаго мореплавателя, шведскаго академика, профессора Норденшильда: послать соединенную экспедицію для изслѣдованія Карскаго моря на двухъ судахъ, законтрактованныхъ въ Норвегіи, что можетъ стоить, по счету г. Норденшильда, около 8.000 руб. Но наше Географическое Общество, къ моему прискорбію, не согласилось принять столь лестное предложеніе г. Норденшильда. Получивъ отказъ, я обратился къ Обществу съ слѣдующимъ предложеніемъ: просилъ употребить на это дѣло деньги, около 4.000 р., пожертвованныя мною въ 1864 году въ Общество для изслѣдованія Чернаго Иртыша и хранящіяся въ немъ безъ всякаго движенія. При этомъ я обязался внести такую же сумму, если когда-либо состоится командировка на Черный Иртышъ; но и въ этомъ ходатайствѣ мнѣ отказано...

Въ томъ же 1869 году я отправился моремъ на своемъ пароходѣ *Георгій* изъ С.Петербурга къ Карскому морю. Мнѣ хотѣлось доказать, что въ Карскомъ морѣ между низменною землею полуострова Ялмала (Самоѣдскаго) и громадными полярными льдами, толщиною болѣе 20 футъ, даже въ самые льдистые годы, открывается въ августѣ проходъ, по которому свободно могутъ

проходить суда. Около острова Вайгача встрѣтилось намъ значительное количество промышленныхъ норвежскихъ судовъ, и я узналъ отъ нихъ, что въ Карскомъ морѣ совсѣмъ нѣтъ льдовъ. И потому пошелъ на Печору для полученія изъ Ньюкастеля 1000 тоннъ угля съ пароходомъ *Софолькъ*, который былъ для того мной зафрахтованъ. Мы нашли *Софолькъ* при входѣ въ Печорскій заливъ: на полномъ ходу онъ засѣлъ на мель на неизвѣстной до сихъ поръ банкѣ и для спасенія своего бросилъ въ море значительную часть угля. Кромѣ того, онъ лишился обоихъ винтовъ. Спасеніе парохода *Софолькъ* задержало насъ до 1 сентября; а тогда начинались густые туманы, продолжавшіеся до 14 сентября, что и заставило меня отложить свое намѣреніе до лѣта 1870 года.

Въ томъ же году докторъ Петерманъ просилъ у Русскаго Географическаго Общества содѣйствія нѣмецкой полярной экспедиціи. *И Общество отправило къ нему 33 р.*, которые были пожертвованы его членами.

Въ 1870 году я приглашенъ былъ на эскадру Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Алексѣя Александровича, которая отправлялась въ Сѣверный океанъ и на Новую Землю, и потому не могъ осуществить свое намѣреніе, къ которому стремился въ теченіе многихъ лѣтъ.

Въ 1871 году Русское Географическое Общество предполагало отправить лѣтомъ полярную экспедицію, которой издержки, по разсчетамъ членовъ доходили до 300.000 р. Ему обѣщали свое содѣйствіе и Морское Министерство и Общество Содѣйствія Русской Промышленности и Торговлѣ, и для соображеній по этому дѣлу составлены были особыя коммиссіи. Съ своей стороны я предлагалъ въ распоряженіе Морскаго Министерства свой пароходъ, находящійся на Печорѣ, а г. Паклевскій обѣщалъ выслать на встрѣчу ему пароходъ изъ Оби. Кромѣ того, кемскій купецъ Дуракинъ предлагалъ Обществу свое новое судно, отличнаго качества, вмѣстѣ съ матросами и припасами за 5.000 р. за все лѣто. Но, къ сожалѣнію, экспедиція не состоялась.

Въ началѣ 1871 года Норвежцы, видя, что мы не можемъ снарядить полярную экспедицію для научныхъ изслѣдованій, сдѣлали мнѣ очень практичное предложеніе: они готовы были послать судно въ устье Енисея для вывоза оттуда графита въ С.-Петербургъ для казенныхъ заводовъ, а между тѣмъ мимоходомъ сдѣлать и желаемыя изслѣдованія; чрезъ что открылся бы

и морской путь въ Сибирь безъ всякихъ издержекъ и могъ получится русскій графитъ для сталелитейнаго дѣла. Но и это предположеніе встрѣтило препятствіе. Обуховскій сталелитейный заводъ, къ которому я обращался съ предложеніемъ брать отъ меня графитъ и послать на Енисей, на мѣсто графитныхъ мокрыхъ ломокъ на мой счетъ своего браковщика, чтобы вмѣсто годнаго графита не привезти негоднаго, на этотъ разъ не нашелъ возможнымъ исполнить мою просьбу, хотя этотъ заводъ покровительствуетъ болѣе всѣхъ русской промышленности. Извѣстные мнѣ русскіе капиталисты, къ которымъ я обращался за содѣйствіемъ мнѣ въ этомъ дѣлѣ, отказались отъ участія въ немъ и я долженъ былъ, къ крайнему своему прискорбію, отказаться отъ такого выгоднаго для своего отечества предложенія Норвежцевъ. Но болѣе всѣхъ можно было ожидать содѣйствія этому дѣлу и вообще развитію мореплаванія и звѣриныхъ промысловъ отъ Архангельскаго общества. Но въ *Архангельскихъ Губернскихъ Вѣдомостяхъ* въ 1871 году помѣщенъ былъ цѣлый рядъ статей (№№ 4, 5, 8 и 9), безъ сомнѣнія, не безъ дозволенія начальства, въ которыхъ порицались всѣ мои стремленія къ развитію промышленности въ сѣверномъ краѣ. Тамъ, между прочимъ, доказывали даже, что нѣтъ на сѣверѣ полезныхъ минераловъ, говорили о безполезности боя китовъ и другихъ морскихъ звѣрей и даже самаго мореплаванія для русскихъ. Повторилось почти то же, что писали прежде въ журналѣ *Министерства Государственныхъ Имуществъ* и другихъ,—хотя во время путешествія Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Алексѣя Александровича академикъ г. Миддендорфъ удивлялся громадному количеству китовъ.“

Во время этихъ мытарствъ Сидорова Нѣмцы успѣли отправить въ наши воды такъ называемую *германскую экспедицію* [1], которая состояла изъ парохода *Германія*, принадлежащаго Розенталю, подъ командою извѣстнаго Якова Мельсона. На пароходѣ было два штурмана, 15 матросовъ, переводчикъ съ русскаго и самоѣдскаго языковъ, племянникъ владѣльца парохода, Штиле, естествоиспытатель Хейглингсъ и норвежскій ученый Аагордъ. Пароходъ былъ снабженъ всѣмъ необходимымъ на пятнадцать мѣсяцевъ.

Экспедиція эта успѣха не имѣла.

---

[1] 13 (25) іюня 1871 года.

Въ это время Петерманъ въ своихъ *Географическихъ Изслѣдованіяхъ* печатаетъ такую замѣтку:

„Въ то время, когда нѣмецкая экспедиція отправилась для разрѣшенія географической проблеммы и для служенія наукѣ, одинъ русскій купецъ (Сидоровъ) *открываетъ то*, къ чему мореходныя государства стремились триста лѣтъ — *торговый путь чрезъ Ледовитое море*“.

Но... хотя Сидоровъ и *открывалъ* этотъ путь [1], да не успѣлъ открыть, „по независящимъ отъ него причинамъ“, а въ ноябрѣ 1875 года въ Петербургѣ неожиданно появляется профессоръ Норденшильдъ съ двумя докторами Унсальскаго университета— Лунстремомъ и Стуксбергомъ. Они объявляютъ, что успѣли пробраться изъ города Тромсё чрезъ Югорскій Шаръ и Карское море въ Енисей въ парусномъ суднѣ *Провенъ* [2].

Чрезъ два дня послѣ Норденшильда прибылъ въ Петербургъ Англичанинъ Виггинсъ, совершившій свой путь изъ города Донди (Dundy), мимо Вайгача.

Такимъ образомъ иностранцы, такъ-сказать, забили послѣдній гвоздь въ постройкѣ и могутъ, не безъ основанія, говорить, что *они первые* прошли изъ Европы въ Сибирь морскимъ путемъ.

Не отнимая у нихъ чести открытія этого позабытаго нами пути, мы все-таки должны вѣрно оцѣнивать, какъ труды иностранцевъ, такъ и своихъ мореходовъ въ этомъ великомъ дѣлѣ, дабы всегда имѣть возможность, въ вопросахъ разныхъ „правъ“ и „интересовъ“ стоять на почвѣ справедливости и воздавать каждому по его заслугамъ и отнюдь не допускать ни преувеличенія чужихъ заслугъ, на уничиженія своихъ—на что мы были всегда великіе охотники.

Saepe nihil inimicus homini, quam sibi ipse!—и мы, въ нашей исторіи, къ сожалѣнію, часто находимъ подтвержденіе этого выраженія Цицерона...

Исторія дальнѣйшихъ открытій путешествій на Сѣверъ — свѣжа въ памяти у всѣхъ, а потому на этомъ мы и закончимъ эту главу.

---

[1] Выше мы видѣли, что его и *открывать-то* было нечего—онъ былъ извѣстенъ еще при царѣ Алексѣѣ Михайловичѣ, да позабытъ.

[2] „Опытъ“.

IX.

Заключеніе.

Всякій потентатъ, который едино войско сухопутное имѣетъ, одну руку имѣетъ, а который и флотъ имѣетъ, обѣ руки имѣетъ.

Эти слова великаго основателя нашего флота остаются справедливыми и понынѣ, и всякій государственный человѣкъ, при разсужденіи о могуществѣ Россіи, долженъ ихъ помнить.

Къ этимъ словамъ, по обстоятельствамъ времени, надо еще прибавить, что флотъ долженъ созидаться самимъ даннымъ государствомъ, изъ своихъ матеріаловъ, своими рабочими [1]—о возможности противнаго не приходилось даже и думать при Петрѣ, такъ какъ тогдашній *деревянный* флотъ само-собой строился у насъ же—и долженъ обладать такими портами, изъ которыхъ ему есть *всегда* свободный выходъ.

На послѣднее обстоятельство, впрочемъ, и Петръ всегда обращалъ преимущественное вниманіе и, если онъ довольствовался Петербургомъ и Кронштадтомъ, то только по тому, что *въ его время*, при деревянныхъ флотахъ, при слабой артиллеріи, Балтійское море, поколику оно не заперто льдами, могло считаться *свободнымъ моремъ*.

Обстоятельства времени измѣнили этотъ порядокъ, и мы теперь въ зависимости отъ иностранцевъ, какъ въ отношеніи постройки и вооруженія судовъ, такъ и относительно свободныхъ проходовъ изъ нашихъ главныхъ морей—Балтійскаго и Чернаго.

Это-то и должно быть измѣнено, и Россія снова должна начать строить свои суда исключительно сама и снова должна пріобрѣсть такой портъ, который давалъ бы ея флоту всегда свободный выходъ въ море.

Благосклонному читателю извѣстно уже, гдѣ мы полагаемъ возможнымъ оборудовать такой портъ, извѣстны тѣ доказательства, изъ которыхъ вытекаетъ и его незамерзаемость, и его

---

[1] Это особенно талантливо доказывается въ статьяхъ нашего исторіографа Д. И. Иловайскаго, печатавшихся въ *Московскихъ Вѣдомостяхъ*.

неуязвимость со стороны непріятельской и извѣстны также тѣ экономическія выгоды, которыя получитъ Россія отъ оживленія, этой нашей заброшенной, но очень богатой окраины, гдѣ предполагается будущій морской портъ.

Во все продолженіе моихъ статей о нашемъ Сѣверѣ, я старался избѣгать дѣлать личные выводы, предпочитая, гдѣ нужно, приводить свидѣтельства болѣе меня авторитетныхъ дѣятелей.

Оставаясь вѣрнымъ до конца этому способу изложенія, я позволю себѣ, въ заключеніе, привести здѣсь мнѣніе нашихъ друзей и союзниковъ, Французовъ, которое, со свойственною, этой націи, живостью и ясностью, даетъ положительный отвѣтъ въ пользу *неотложной* необходимости устройства морской твердыни на Сѣверѣ.

„Въ № 235 этого года французскаго журнала *La Marine Française* читаемъ слѣдующее.[1]

„Русское Морское Министерство занялось разработкой проекта устройства большаго военнаго порта въ Ледовитомъ Океанѣ. На первый взглядъ это намѣреніе можетъ показаться страннымъ—и, однако, только оттуда русскій флотъ можетъ свободно дѣйствовать *во всѣ времена года*, такъ какъ Балтійское море недоступно для плаванія зимой, а Черное—замкнуто проливами, которые нельзя пройти безъ разрѣшенія.[2] По поводу этого проекта г. Шарль Рабо, изслѣдователь арктическихъ странъ, далъ нашему сотруднику весьма интересныя справки:

„Отъ устья Бѣлаго Моря до Норвежской границы, берегъ русской Лапландіи или, что то же, Кольскаго полуострова всегда свободенъ отъ льдовъ. Зимой и лѣтомъ онъ открытъ для плаванія. *Это единственная часть всего огромнаго прибрежья Русской Имперіи съ такимъ важнымъ преимуществомъ.* Какъ извѣстно—всѣ порты Балтійскаго моря въ теченіе нѣсколькихъ зимнихъ мѣсяцевъ блокированы льдомъ; порты Чернаго Моря, помимо зависимости отъ Босфора, также часто бываютъ закрыты льдомъ. Между тѣмъ, отъ свободнаго отъ льдовъ берега русской Лапландіи суда всегда могутъ направиться въ любой пунктъ земнаго шара, не стѣсняемыя въ то же время никакими ограниченіями по договорамъ и трактатамъ. Для нихъ—всюду открытые морскіе

---

[1] См. *Русское Судоходство*, май, 1893 г.

[2] Французы еще не догадываются, что Балтійское море одинаково не слѣдуетъ считать свободными для насъ.

пути. Но это еще не все. Этотъ малопзвѣстный берегъ представляетъ еще другія выгоды. Онъ всюду изрѣзанъ грубокими бухтами, совершенно защищенными отъ бурь и внезапнаго нападенія враговъ. Въ этихъ бухтахъ могутъ свободно маневрировать цѣлые флоты. При входѣ въ Кольскій заливъ (фіордъ) находится та именно бухта, которую описываетъ и корреспондентъ *Matin*, и которую русское Морское Министерство должно скоро изслѣдовать. Въ нѣсколькихъ километрахъ оттуда расположена вторая бухта, не менѣе удобная,—какъ въ военномъ, такъ и морскомъ отношеніи,—подъ названіемъ *Портъ Владиміръ*.

„Въ 1885 году Великій Князь Владиміръ Александровичъ, во время своего путешествія по Лапландіи, призналъ стратегическое значеніе этой бухты и предлагалъ устроить тамъ военный портъ. Впрочемъ, все побережье русской Лапландіи представляетъ русскому флоту широкій просторъ для устройства морскаго арсенала. Разсмотримъ выгоды этого предпріятія. Предположимъ, что начнется война *весной*, когда русскіе порты Балтійскаго моря блокированы льдомъ: очевидно, что русскій флотъ будетъ, бездѣйствовать. [1] Свободный, напротивъ, въ Ледовитомъ Океанѣ русскій флотъ можетъ, *всего послѣ четырехъ дней плаванія, выйти въ Сѣверное Море для соединенія съ нашею эскадрой.*

„Не долженъ ли, однако, этотъ флотъ, при небольшомъ числѣ судовъ, опасаться встрѣчи съ непріятелемъ въ превосходныхъ силахъ? Нѣтъ, ему нечего бояться неравнаго боя и никакой печальности, такъ какъ, направившись на югъ, онъ будетъ слѣдовать по нейтральнымъ водамъ норвежскаго архипелага и выйдетъ изъ него гдѣ заблагоразсудится.

„*Созданіе русскаго морскаго арсенала на берегу Ледовитаго Океана СРАЗУ устанавливаетъ первенство Россіи на всемъ сѣверѣ Европы*, гдѣ ея военный флагъ теперь, напротивъ, рѣдко показывается. Но всѣмъ этимъ не исчерпываются еще выгоды такого мѣропріятія: дѣло въ томъ, что берегъ русской Лапландіи (Мурманъ)—мѣсто ловли трески.

„До настоящаго времени этотъ промыслъ не пріобрѣлъ еще того экономическаго значенія, какое онъ могъ бы имѣть. При надлежащемъ поощреніи, онъ можетъ быстро развиться. Каждую весну, вдоль этого берега, появляются густыя массы трески, но,

---

[1] Не менѣе очевидно, что онъ будетъ бездѣйствовать *во всѣ времена года* въ виду *запертаго* для него выхода изъ Балтійскаго моря.

по недостатку рукъ, уловъ ея пока весьма незначителенъ. Въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ, правительство легко можетъ создать на Мурманѣ крупный центръ рыболовства, *почти равный по значенію ньюфаундлендскому*. Это создастъ значительный источникъ дохода Имперіи, и въ суровой школѣ рыболовнаго промысла образовалось бы сословіе закаленныхъ моряковъ, изъ которыхъ набирались бы драгоцѣнные рекруты для экипажей военнаго флота. Съ другой стороны, за морскимъ побережьемъ стелются равнины, покрытыя сосновыми и еловыми лѣсами, которые снабжали бы превосходнымъ топливомъ и огромнымъ количествомъ смолы. Наконецъ, отдаленный берегъ Ледовитаго Океана можно соединить желѣзною дорогой съ центромъ Россіи. Рельсовый путь уже проложенъ до Улеаборга, въ Сѣверной Финляндіи. Оттуда легко продолжить его до Ледовитаго Океана. Вся страна представляетъ собой сплошную равнину и, слѣдовательно, не потребуется никакихъ искусственныхъ сооруженій, а эта желѣзная дорога дала бы жизнь огромному пространству невоздѣланныхъ земель.

„Съ проведеніемъ желѣзной дороги и созданіемъ морскаго арсенала на берегу Ледовитаго Океана, Россія прорубитъ себѣ, какъ выразился Петръ Великій при основаніи Петербурга, *новое окно* въ Европу,—и притомъ болѣе широкое.“

Этимъ мы и закончили-бы рядъ нашихъ писемъ, пожелавъ, еще разъ, чтобы великое дѣло, начатое ровно двѣсти лѣтъ назадъ Великимъ Царемъ, было приведено къ вожделѣнному концу, если-бы не появленіе въ печати замѣчательной бесѣды генерала Баранова, которая настолько ясно и подробно освѣщаетъ наши морскія нужды, что я не могъ удержаться, чтобы не возпроизвести ее здѣсь полностію.

Вотъ какъ передастъ почтенный корреспондентъ *Новаго Времени*, г. М. С., эту бесѣду съ однимъ изъ виднѣйшихъ боевыхъ моряковъ нашего времени: [1]

„Съ особеннымъ интересомъ я ожидалъ прибытія въ Нижній, гдѣ разсчитывалъ побесѣдовать на тему гибели *Русалки* съ генераломъ Н. М. Барановымъ, бывшимъ моимъ командиромъ, мнѣніями котораго я всегда особенно интересовался и дорожилъ. Отъ времени до времени мнѣ приходилось и устно, и письменно подробно бесѣдовать по разнымъ вопросамъ съ моимъ бывшимъ командиромъ, и я былъ увѣренъ, что и на этотъ разъ почтенный

[1] См. 6673 *Новаго Времени* 19 октября 1893 г.

генералъ, несмотря на свои сложныя занятія, особенно въ виду предстоящей въ Нижнемъ Всероссійской выставки, не откажетъ мнѣ въ бесѣдѣ и о нынѣшней злобѣ дня. Я не ошибся. Николай Михайловичъ, несмотря на сильное утомленіе и видимое нездоровье, подарилъ мнѣ цѣлый вечеръ, почти безъ перерыва излагая мнѣ свои взгляды на гибель *Русалки*, и по свойству своего своеобразнаго аналитическаго ума тутъ же подробно высказалъ мнѣ свое мнѣніе о катастрофѣ, причину которой мой почтенный собесѣдникъ ищетъ гораздо глубже, чѣмъ высказываемыя до сихъ поръ въ печати предположенія. Генералъ говорилъ съ увлеченіемъ, въ присутствіи меня и еще трехъ слушателей. Это — не бесѣда, а настоящая лекція, была полна интереса и поучительна настолько, что я тутъ же испросилъ разрѣшенія Н. М. насколько возможно подробно воспроизвести ее въ печати.

На мою настоятельную просьбу сдѣлать тему бесѣды достояніемъ печати Н. М. сначала не соглашался, но затѣмъ далъ мнѣ разрѣшеніе, которымъ я и пользуюсь.

Вотъ что̀ приблизительно говорилъ герой *Вести* по поводу гибели *Русалки*:

Видъ свѣжей могилы на берегу — дѣло не то̀лько обыденное-но и естественное, круги надъ погибшимъ на водѣ — явленіе почти всегда дѣйствующее на нервы очевидца. Общая гибель на водѣ цѣлой группы людей, до момента гибели здоровыхъ, полныхъ силъ, сплоченныхъ въ одну органическую единицу, повинующуюся одной разумной волѣ — всегда производитъ потрясающее впечатлѣніе и вызываетъ вопросъ, отчего произошла эта гибель? Была ли она неизбѣжна?

Масса людей принимается ретиво добираться до причинъ, вызвавшихъ катастрофу. При этомъ меньшинство, то-есть спеціалисты, большею частью вдаются въ подробности и, увлекаясь какимъ-нибудь мелкимъ, часто побочнымъ обстоятельствомъ, предшествовавшимъ гибели судна, а не вызвавшимъ ее, любовно разработываютъ ту или другую мелочь и выдаютъ ее за коренную причину несчастія. Читающее общество подхватываетъ мнѣніе, высказанное болѣе или менѣе авторитетнымъ лицомъ и нѣкоторое время повторяетъ разсужденіе о причинахъ несчастія. Служатся панихиды по усопшимъ, дѣлаются подписки въ пользу вдовъ и сиротъ, масса разговоровъ, сужденій и пересказовъ плодятъ дополнительныя измышленія. Распространяется все въ леген-

царную сказку, постепенно забываемую. а... погибшее судно остается на днѣ морскомъ; лежащія въ немъ и около него тѣла упорно молчатъ. Имя судна вычеркивается изъ судовыхъ списковъ и, въ видѣ эпитафіи, одно изъ побочныхъ техническихъ обстоятельствъ, предшествовавшихъ гибели, возводится оффиціальными авторитетами въ предомишпрующую причину, доказывающую при этомъ, какъ дважды два четыре, что если и есть виноватые въ катастрофѣ, то эти виноватые именно тѣ, которые утонули.

Погибла *Русалка*. Чрезъ нѣсколько дней, если не опредѣлятъ мѣсто гибели, то выяснятъ оффиціальную ея причину и, приблизительно отыщется отсутствующій виновный. Настоящая ближайшая причина гибели остается погребенной на днѣ угрюмаго Финскаго залива. Да и не заслуживаетъ особаго интереса ознакомленіе съ ближайшей, такъ-сказать, финальною причиной гибели судна. Залило ли его и мѣрно ли оно погрузилось въ волнахъ, поставило ли его поперекъ волненія и опрокинуло, или не справившись съ вѣтромъ, волненіемъ и теченіемъ *Русалка* съ своимъ утюгообразнымъ не по крѣпости, а по формѣ днемъ, не могла избѣжать подводнаго камня и, пробившись объ него, ушла на дно. Чѣмъ скорѣе затонула *Русалка*, тѣмъ лучше.

Короткая агонія самая легкая. При всемъ драматизмѣ конца браваго экипажа *Русалки*, при всемъ горѣ Русскихъ людей по злосчастной участи ихъ близкихъ, событіе это имѣло бы весьма малое значеніе. Изъ 110-милліоннаго населенія одновременно скончалось двѣсти человѣкъ и погибло судно, представляющее отрицательную величину и по своей стоимости, и по своему боевому значенію.

Но не съ этой точки слѣдуетъ смотрѣть на недавнюю катастрофу; изъ нея и по случаю ея можно найти нѣсколько простыхъ, но не безполезныхъ выводовъ. Выводы не новы, правда, но изъ-за своей неновизны они и пріобрѣтаютъ значеніе.

Военный флотъ есть часть арміи, помѣщенной на водѣ, дѣйствія его и распоряженія имъ, для большей пользы государства, должны быть согласованы съ дѣйствіями главныхъ силъ, то-есть сухопутными. Флотъ сильный долженъ непосредственно облегчать исполненіе задачъ сухопутной арміи, служа частямъ ея подвижнымъ мостомъ къ жизненнымъ центрамъ непріятеля, или, по меньшей мѣрѣ, угрожая этимъ центрамъ, ослаблять силы непріятеля, заставляя его заботиться объ отраженіи ударовъ плаваю-

щей части арміи. Флотъ сравнительно слабый содѣйствуетъ дѣятельности сухопутной арміи, хотя и безъ видимой связи съ ней; содѣйствіе этого флота должно быть въ массѣ единичныхъ нападеній на торговыя суда, а при случаѣ и на отдѣльныя суда военнаго непріятельскаго флота и слабо защищенныя прибрежья и колоніи. Къ этой послѣдней войнѣ, каперской, то-есть партизанской, всего болѣе мы способны по самому положенію Россіи, по малой развитости нашей собственной морской торговли, по сравнительно громадной развитости морской торговли тѣхъ государствъ, которыя могутъ быть, да, вѣроятно, и будутъ нашими врагами. Вопросъ лишь во времени.

Но для того, чтобы сильный ли, слабый ли флотъ нашъ былъ на славу намъ и на страхъ врагамъ, нужно прежде всего, чтобъ этотъ флотъ состоялъ изъ судовъ быстро и безопасно двигающихся и чтобы суда эти были на плаву, а не запертыми во внутреннихъ бассейнахъ, какъ наша — впрочемъ, со времени единства Германіи не наша, а нѣмецкая — Балтика.

Финскій заливъ, пока онъ будетъ оставаться колыбелью нашего флота, обрекаетъ его на бездѣятельность — говорю о флотѣ линейномъ.

Если бы мы, не останавливаясь ни предъ какими затратами, построили вдвое сильнѣйшій флотъ теперешняго и онъ бы находился на Балтикѣ, всѣ выходы изъ которой въ рукахъ Германіи, то флотъ этотъ былъ бы не многимъ полезнѣе, чѣмъ помѣщенный на Лодожскомъ озерѣ, и напоминалъ бы кавалерію, сосредоточенную въ осажденной крѣпости.

Многіе полагаютъ, что нашъ флотъ въ Финскомъ заливѣ предназначается сражаться съ непріятельскимъ флотомъ, который войдетъ въ Балтику; желалъ бы знать — съ какимъ флотомъ? Датскимъ — мы никогда съ Даніей воевать не будемъ; мы, слава Богу, Русскіе, а не Англичане. Шведскимъ?—надо думать, что если бы въ Швеціи явился новый Карлъ XII, то и тогда Швеція безъ сильныхъ союзниковъ даже не помыслила бы о войнѣ съ Россіей. Итакъ, остаются флоты Германіи и Англіи. Флоты эти не только въ соединенномъ видѣ, но и взятые въ отдѣльности, особенно второй, настолько будутъ сильнѣе нашего, что роль нашего линейнаго балтійскаго флота по необходимости станетъ оборонительной, то-есть именно той, для которой флотъ вообще не созданъ и при выполненіи, которой линейный флотъ есть излишняя роскошь.

Когда-то кабинетные тактики говорили о флотѣ, что назначеніе его, между прочимъ, состоитъ въ томъ, чтобы не допустить непріятельскій флотъ увидѣть отечественный берегъ.

Громко, но не вѣрно.

Много можно цитировать примѣровъ тому, что берега и порты бывали атаковываемы непріятельскими флотами, несмотря на недалекое отъ нихъ присутствіе ихъ обороняющихъ эскадръ. И было бы непростительною ошибкой оборону серьезныхъ жизненныхъ пунктовъ основывать не на мѣстныхъ укрѣпленіяхъ, а на защитѣ эскадры, которая можетъ, вопервыхъ, не быть во время близъ угрожаемаго пункта, а, вовторыхъ, можетъ-быть, разбита ранѣе въ морѣ непріятельскою эскадрой, что, конечно, и могло бы случиться съ нашимъ балтійскимъ флотомъ, если бы при входѣ сильнаго коалиціоннаго флота въ Финскій заливъ наши суда, предпринявъ прикрытіе собою Кронштадта, Либавы и т. п., немного стоющихъ обороны мѣстностей, встрѣтили бы непріятеля въ открытомъ морѣ. Но все это теорія, на практикѣ же, я убѣжденъ, что въ случаѣ войны съ нами, ни нѣмецкій, ни англійскій флоты, ни оба вмѣстѣ не впадутъ въ ошибку войти въ Финскій заливъ. При достаточномъ укрѣпленіи нѣкоторыхъ пунктовъ сказаннаго залива и при должномъ развитіи минной обороны, операціе большаго отряда, составленнаго преимущественно изъ дорого стоющихъ, глубоко сидящихъ, тяжелыхъ эскадренныхъ броненосцевъ, было бы почти безуміемъ.

При тяжелыхъ условіяхъ плаванія въ Финскомъ заливѣ, при его шхерахъ, туманахъ и при лихости, присущей нашимъ морякамъ-минерамъ, участь непріятельской эскадры, вошедшей въ Финскій заливъ, была бы незавидною. Затѣмъ, гдѣ и въ чемъ выгода, возможность достиженія которой въ Финскомъ заливѣ можетъ вызвать у нашихъ враговъ рискъ очертя голову затесаться въ приморскую трущобу, именуемую Финскимъ заливомъ? Уничтоженіе Кронштадта?—при теперешнихъ средствахъ защиты это болѣе чѣмъ проблематично, да если и исполнимо, то вызоветъ такія жертвы со стороны атакующаго, что при нормальномъ состояніи головы, руководящей его дѣйствіями, попытка эта не будетъ и предпринята. Затѣмъ, допуская даже невозможное.—Кронштадтъ разрушенъ и отъ непріятельскаго флота уцѣлѣло большее или меньшее число судовъ, сколько-нибудь годныхъ къ бою—въ Петербургъ имъ идти нельзя, если къ этому времени Петербургъ не будетъ взятъ съ сухого пути. Если же это слу-

чилось бы, то значеніе Кронштадта теряется, слѣдовательно, и нѣтъ надобности брать или разрушать его съ моря.

Что же остается? Бомбардировка тѣхъ или другихъ малозначущихъ пунктовъ прибрежій, при сознаніи несравненно большей затраты на самое бомбардированіе, чѣмъ сумма вреда отъ бомбардировки, и при неизбѣжномъ рискѣ потерять, если не всѣ суда, то часть ихъ отъ взрывовъ нашими минами.

Нѣтъ, надо думать, что Финскій заливъ не увидитъ непріятельскихъ армадъ и для минмаго ихъ появленія не представляется надобности держать мѣстный броненосный флотъ.

Многое изъ сказаннаго о ненадобности содержанія броненосцевъ въ Финскомъ заливѣ могло бы быть примѣнено и относительно Чернаго моря, но нѣкоторыя особыя условія, сложившіяся въ этомъ морѣ изъ-за незаконченности прошлой войны съ Турціей, и условія Босфора, быть-можетъ, представятъ случай исключительнаго полезнаго употребленія на Черномъ морѣ тяжелыхъ линейныхъ судовъ, а потому, разъ они тамъ есть, на нихъ можно смотрѣть какъ на силу, хотя и запертую въ стѣсненномъ районѣ дѣйствія, но все-таки предназначенную къ извѣстной спеціальной роли въ связи съ дѣйствіями нашихъ сухопутныхъ силъ на югѣ.

Флотъ, раздѣленный на двѣ части, изъ которыхъ одна вполнѣ, по моему мнѣнію, ненужная, заключена въ Финскомъ заливѣ, а другая—условно полезная, находится въ Черномъ морѣ, то-есть въ двухъ басейнахъ, выходы изъ которыхъ не въ нашихъ рукахъ, можетъ быть сравниваемъ съ двумя корпусами войскъ, части которыхъ размѣщены въ казармахъ съ дверями, ключи отъ которыхъ находятся въ рукахъ будущихъ враговъ.

Чѣмъ скорѣе Россія выйдетъ изъ этого ненормальнаго положенія, тѣмъ будетъ лучше, а выходъ и простъ, и легокъ. Мы имѣемъ часть прибрежій Тихаго океана на дальнемъ Востокѣ, начавшимъ къ намъ приближаться со дня Высочайшаго повелѣнія о постройкѣ Сибирской желѣзной дороги, и Мурманскій берегъ на близкомъ нашемъ Сѣверѣ.

12 лѣтъ тому назадъ мнѣ удалось обойти весь Мурманъ и посѣтить всѣ его бухты. Нѣкоторыя изъ нихъ могутъ считаться лучшими въ мірѣ, превосходящими въ морскомъ и стратегическомъ отношеніяхъ бухты Севастополя и Спеціи.

Взявъ за опорные пункты для нашего флота прибрежья Тихаго океана и не замерзающаго Мурмана, мы будемъ имѣть силу,

могущую всякій моментъ быть направленною на горе тѣмъ, кто вздумаетъ насъ вызвать на борьбу и, вставъ твердою ногой на берегахъ открытыхъ настоящихъ морей, мы сразу уйдемъ отъ рутины содержанія какого-то оборонительнаго флота — морской кавалеріи на безногихъ лошадяхъ, и тихо ползующія и легко тонущія черепахи, въ родѣ *Русалки*, станутъ анахронизмами.

По моему мнѣнію, причина гибели *Русалки* кроется, главнымъ образомъ, въ одной ошибкѣ: въ 1867 годѣ — годѣ постройки ея. Я вамъ долженъ сказать, что меня обвиняютъ въ слѣпой и упрямой ненависти къ броненосцамъ вообще и къ оборонительнымъ въ особенности. Поэтому нашу бесѣду, разъ вы ее назначаете въ печать, окончу бѣглымъ очеркомъ общей исторіи броненосныхъ судовъ, правдивымъ настолько, насколько мнѣ не измѣняетъ память и насколько ей пришлось поработать подъ впечатлѣніемъ вызвавшаго ея дѣятельность событія. Иниціаторъ прототипа современныхъ желѣзныхъ колосовъ былъ не спеціалистъ морскаго дѣла — Наполеонъ III. Рука у него была, надо сознаться, не легкая. Неспособность несчастнаго племянника по спеціальности своего великаго дяди-полководца привела Францію къ Седану и его послѣдствіямъ, а Европу къ разоренію отъ милитаризма и изуродованію типовъ судовъ и низведенію боевого значенія флота до минимума.

Стоитъ припомнить исторію всѣхъ броненосныхъ флотовъ со дня рожденія первыхъ наполеоновскихъ броненосцевъ до свѣжей гибели *Русалки*, чтобы на основаніи почти 40-лѣтней практики достойно оцѣнить цѣлесообразность саморазоренія отъ маніи игры въ quasi несокрушимые броненосцы.

Я не буду говорить вамъ объ Америкѣ, главнымъ образомъ потому, что судьба меня хотя и сталкивала лично съ такими участниками борьбы Сѣвера съ Югомъ, какъ адмиралъ Фарагутъ, но я все-таки слишкомъ мало знакомъ съ подробностями нѣкоторыхъ дѣлъ американскихъ военныхъ судовъ, чтобы рѣшиться на какіе-нибудь выводы.

Условія дѣйствій исключительныя, отдаленность театра дѣйствій отъ насъ и масса утокъ, наполняющихъ жизнь Америки затрудняетъ возможность имѣть вѣрные матеріалы для сужденія о фактахъ.

Обратимся къ Европѣ.

Война Наполеона и Виктора-Эммануила съ Австріей дала исторіи Сольферино и Маджентy — сухопутныя побѣды, имена

которыхъ переданы судамъ французскаго флота: вотъ все, что мы знаемъ о роли флотовъ въ эту довольно серьезную войну.

Война Давида—Даніи съ двумя Голіафами—Пруссіей и Австріей — несмотря на поражающее неравенство силъ противниковъ, приведшая къ заранѣе со стороны Нѣмцевъ обезпеченной побѣдѣ, покрыла неувядаемою славой датскихъ солдатъ, геройски защищавшихъ каждую пядь своей отчизны.

Но, что дѣлали флоты противниковъ?

Затѣмъ началась война Пруссіи и Италіи съ Австріей.

Прусскій, уже народившійся броненосный флотъ бездѣйствовалъ въ то время, какъ сухопутныя войска Пруссіи, въ нѣсколько недѣль разгромивъ Австрійцевъ, взяли бы Вѣну, если-бы Австрія не подчинилась всѣмъ требованіямъ побѣдителя. Правда, въ эту же войну близкое сосѣдство двухъ флотовъ въ узкомъ Адріатическомъ морѣ привело при островѣ Лисса къ столкновенію эскадръ: австрійской Тегеттофа, состоявшей изъ старыхъ деревянныхъ судовъ, съ итальянской эскадрой Персано, въ составѣ которой были новомодныя броненосныя суда и одно изъ нихъ *Afondatore*, въ то время считавшееся самымъ сильнымъ и самымъ дорогимъ въ свѣтѣ броненосцемъ.

Сраженіе интересно тѣмъ, что въ немъ сошлись, съ одной стороны, деревянныя суда стараго типа съ мелкою, но многочисленною артилеріей, не успѣвшія еще, за негодностью, быть сломанными, а съ другой—представители новой эры кораблестроенія и казноразоренія — броненосцы, только что построенные, представлявшіе въ то время, по понятіямъ спеціалистовъ, послѣднее слово науки во всѣхъ ея отрасляхъ. Эскадрами, какъ австрійскою, такъ и итальянскою, командовали не Нельсоны и не Спиридовы, а самые заурядные, безъ прошлаго, адмиралы. Результатъ боя—разгромъ, почти уничтоженіе итальянской эскадры съ потопленіемъ первокласснаго *Afondatore* случайнымъ ударомъ гнилаго австрійскаго корабля.

Краснорѣчивый примѣръ Лиссы не отрезвилъ вліятельныхъ поборниковъ разоренія народовъ заведеніемъ броненосцевъ. Всѣ націи, даже и Австрія, поставившая въ Вѣнѣ за позоръ броненосцевъ памятникъ Тегеттофу, наперерывъ продолжали конкурировать въ постройкѣ и умноженіи блиндированныхъ батарей-ящиковъ въ ущербъ существованію настоящихъ морскихъ судовъ.

Возникла франко-прусская война; длилась она сравнительно недолго, но и не мало, агломератъ всѣхъ Нѣмцевъ успѣлъ дой-

ти до Парижа, взять его, оторвать двѣ провинціи, взять контрибуцію въ 5.000.000.000, плѣнить двѣ арміи, взять въ плѣнъ императора Французовъ, произвести собственнаго короля въ императоры, сдѣлать изъ Бранденбургской скромной Пруссіи берлинское диктаторство надъ Европой; на все это хватило времени, а сильному современному французскому флоту такъ и не удалось развести пары, чтобы смыть все съ прибрежій Пруссіи и чтобы уничтожить ея уже въ то время хорошо развитую морскую торговлю.

Если бы не отважное участіе лихихъ французскихъ моряковъ, геройски умиравшихъ въ арміи Шанзи и на батареяхъ Парижа, то можно было подумать, что флотъ Франціи былъ заодно съ Нѣмцами.

Во все время роковой борьбы съ Нѣмцами флотъ Франціи, какъ флотъ, бездѣйствовалъ,—тотъ самый флотъ, исторія котораго полна именами доблестныхъ его представителей; затѣмъ, это тотъ самый флотъ, который во времена Наполеона I хотя и подвергся двумъ пораженіямъ отъ Англичанъ при Абукирѣ и Трафальгарѣ, но успѣлъ доставить государству нѣсколько блестящихъ единичныхъ дѣлъ и до гибели своей исполнилъ свою главную роль—послужилъ для Наполеона мостомъ къ побѣдамъ подъ Пирамидами.

Затѣмъ, если я обращусь къ послѣднему періоду отечественнаго броненоснаго судостроенія, то невольно долженъ припомнить вамъ нѣкоторыя страницы исторіи русскаго флота, на которыхъ неизгладимо запечатлѣлся боевой слѣдъ его существованія.

Во времена талантливой Екатерины только что народившійся на Черномъ морѣ флотъ шагъ за шагомъ дѣйствуетъ въ связи съ южными войсками, то тутъ, то въ другомъ мѣстѣ содѣйствуетъ успѣхамъ оперирующихъ близъ моря ихъ отрядовъ. Правда испытываются и неудачи, но въ общемъ флотъ дѣйствуетъ активно и съ пользой, да и самыя неудачи, какъ гибель дубель-шлюпки № 2 въ бою съ цѣлой флотиліей Турокъ, обращаются въ подвиги, составляющіе предметъ гордости потомства.

Того же времени балтійскій флотъ, дожившій до Екатерины въ страшно запущенномъ видѣ, состоявшій изъ столь ветхихъ, текшихъ кораблей, что приходилось ихъ обивать войлокомъ и обшивать досками, — плыветъ изъ Кронштадта въ Архипелагъ, угрожая югу Турціи, оттягиваетъ на часть съ ея отъ Бессара-

бін, Крыма и Дуная и бьетъ Турокъ на голову въ Чесмѣ. Менѣе блестящую, но тоже почетную роль играетъ русскій флотъ и въ войну за независимость Греціи при императорѣ Николаѣ. Часть балтійскаго флота содѣйствуетъ повторенію Чесмы въ Наварінѣ, а черноморскій флотъ, помогая сухопутной арміи, содѣйствуетъ ей при овладѣніи турецкими крѣпостями.

Затѣмъ, во вторую николаевскую войну балтійскій флотъ не могъ выйти изъ Балтики потому, что онъ былъ запертъ въ ней соединенными флотами Англіи и Франціи, и черноморскій флотъ былъ вынужденъ отъ соединенныхъ эскадръ Англіи, Франціи и Турціи укрыться въ Севастополѣ и прикрывать его тѣлами своего личнаго состава. Но до этой, хотя и геройской, но пассивной роли черноморскій флотъ въ эту злосчастную войну успѣлъ исполнить двѣ задачи: 1) до входа союзной армады непріятеля въ Черное море наши корабли сняли съ кавказской береговой линіи всѣ гарнизоны, слишкомъ слабые для борьбы съ наступавшимъ врагомъ, и 2) въ Синопѣ уничтожилъ сильную турецкую эскадру и всѣ береговыя укрѣпленія.

Флотъ Рикорда не дѣйствовалъ потому, что сильнѣйшій врагъ заперъ его въ Кронштадтѣ. Флотъ же Нахимова успѣлъ сослужить государству свою службу и вмѣстѣ съ развалинами своего гнѣзда, Севастополя, перешелъ на страницы исторіи, закончивъ собою послѣднее сказаніе о неброненосномъ флотѣ.

Началось тяжелое для русскаго національнаго самолюбія время. Россія, признавъ себя побѣжденною, обязалась, въ видахъ безопасности Турціи, не имѣть на Черномъ морѣ серьезныхъ военныхъ судовъ. Съ 1856 года Черное море стало тоскливымъ: тамъ гдѣ въ портахъ и на эллингахъ кипѣла жизнь настоящихъ моряковъ, воспитанниковъ Лазарева, учениковъ Корнилова, Нахимова — появилось нѣсколько плохенькихъ военныхъ, но не боевыхъ судовъ, стыдливо носившихъ Андреевскій флагъ, и десятка три по тому времени недурныхъ частныхъ пароходовъ, созданныхъ выдающеюся изъ ряда неутомимою энергіей И. А. Новосельскаго, при могучей поддержкѣ генералъ-адмирала Великаго Князя Константина Николаевича и намѣстника Кавказа князя А. И. Барятинскаго.

Турки горло бороздили воды того моря, въ шумѣ волнъ котораго русскому уху слышались цѣлыя былины о легендарныхъ подвигахъ русскихъ людей со времени ладей Святослава, ходившихъ до Царь-града.

Такъ или иначе, вся дѣятельность морскаго вѣдомства сосредоточилась на Балтикѣ и по неправильно понятой задачѣ флота и отчасти изъ-за недостатка обѣднѣвшаго изъ-за несчастной войны казначейства, дѣятельность его выразилась сперва въ постройкѣ тихоходящихъ винтовыхъ кораблей, а затѣмъ въ массовомъ изготовленіи сомнительныхъ броненосцевъ оборонительнаго флота. Явились *Первенецъ*, *Русалка* и т. п. суда.

Въ долгій періодъ времени явленіе на водѣ такихъ дѣйствительно морскихъ судовъ, какъ фрегатъ *Генералъ-Адмиралъ*, *Свѣтлана*, составляли рѣдкое, отрадное исключеніе.

Прискорбная ошибка въ опредѣленіи типа военныхъ судовъ— заведеніе броненосцевъ оборонительнаго флота — совпала съ болѣе грустными и дорого стоющими ошибками внѣшней политики: погромъ Даніи, потомъ погромы Австріи и Франціи, результатомъ чего явилось единство Германіи и ея заносчивое поползновеніе на преобладаніе въ Европѣ.

Микроскопическимъ вознагражденіемъ за безпочвенность политики Россія пріобрѣла лишь одну мелкую выгоду—уничтоженіе Парижскаго договора относительно непмѣнія права заведенія военныхъ судовъ на Черномъ морѣ.

Вознагражденіе это окалось не на пользу нашу. Ошибка въ Балтикѣ отразилась и при возрожденіи флота на югѣ.

Въ теченіе шести, семи лѣтъ, протекшихъ отъ уничтоженія унизительнаго для Россіи трактата, на Черномъ морѣ завелось всего два военныхъ судна, да и тѣ опять-таки суда оборонительныя, да еще вдобавокъ круглыя батареи.

Война 1877 года такимъ образомъ застала насъ съ довольно значительнымъ броненоснымъ флотомъ въ Финскомъ заливѣ и двумя броненосцами на Черномъ морѣ.

Въ эту войну суда Балтійскаго флота не вышли изъ Финскаго залива, какъ то бывало при нашихъ дѣдахъ и отцахъ, для разгрома турецкаго флота и отвлеченія турецкихъ силъ отъ сосредоточенія ихъ противъ насъ на Дунаѣ, въ Малой Азіи и на Кавказѣ.

Броненосцы черноморскіе, все время кампаніи оставаясь въ Одессѣ, тоже не участвовали въ войнѣ. Итакъ, со временъ Екатерины II до конца царствованія покойнаго Государя, война 77—78 годовъ была первою войной Россіи, въ которой военный флотъ оставался праздными свидѣтелемъ событій.

Нѣсколько опытныхъ, прекрасныхъ адмираловъ и капитановъ

съ молодежью офицерами и бравыми матросами лишены были возможности, согласно ихъ искреннему желанію, принять участіе въ войнѣ. Все участіе флота выразилось въ полезной службѣ моряковъ подъ главенствомъ Великаго Князя Алексія Александровича на Дунаѣ на мелкихъ, неброненосныхъ судахъ и въ вооруженіи нѣсколькихъ коммерческихъ пароходовъ на Черномъ морѣ: *Константинъ*, *Владиміръ*, *Аргонавтъ*, *Веста*, *Россія*—эти экспромтно-приготовленные бойцы, оставлявшіе желать весьма многаго, кѣмъ-то удачно прозванные макаронными ящиками, дѣйствовали не безъ пользы и даже не безъ славы.

Въ общемъ, во все время Русско-Турецкой войны ни одно броненосное судно не заявило о своемъ существованіи въ то время, какъ группа офицеровъ и матросовъ, имѣвшихъ случай уйти съ судовъ линейнаго флота на лодки Дуная или на плохіе, не военные пароходы Чернаго моря — блестяще доказали, что русскій морякъ не выродился, и имена нѣкоторыхъ изъ нихъ— Спѣтовъ, Макаровъ, Шестаковъ, Дубасовъ, Скрыдловъ, Перелешинъ — получили, несмотря на отсутствіе флота, право быть вписанными на страницахъ исторіи. [1]

Противники наши обладали сильнымъ флотомъ, построеннымъ, вооруженнымъ и руководимымъ Англичанами. Главнымъ начальникомъ турецкаго флота былъ одинъ изъ выдающихся англійскихъ моряковъ—Гобартъ. Во все время кампаніи турецкій флотъ не сдѣлалъ ровно ничего, о чемъ можно было бы говорить. Турки потеряли нѣсколько броненосцевъ на Дунаѣ, не помѣшали переправѣ черезъ Дунай, блокировали черноморскіе порты, кавказскіе въ особенности, но блокада была настолько недѣйствительною, что она не помѣшала генералу Шелковникову со своимъ отрядомъ, артиллеріей и всѣми тяжестями переѣхать моремъ изъ Гагръ въ Новороссійскъ, не помѣшала эвакуаціи раненыхъ дунайской арміи моремъ изъ Одессы въ Севастополь.

Турецкій броненосный флотъ былъ Турціи настолько же полезенъ, какъ бы его вовсе не было. Впрочемъ, это не вполнѣ вѣрно. Если бы у Турокъ не было въ прошлую кампанію броненосцевъ, то Турція была бы менѣе раззоренною, и исторія ея была бы бѣднѣе неудачами на морѣ.

---

[1] Уважаемый Николай Михайловичъ изъ скромности не упоминаетъ, что въ ряду этихъ именъ, если только не на первомъ мѣстѣ, надо поставить имя Баранова.

Итакъ, почти за сорокъ лѣтъ существованія въ Европѣ броненосныхъ флотовъ было пять войнъ. Въ трехъ войнахъ флоты бездѣйствовали, въ теченіе одной было одно сраженіе между эскадрами, окончившееся полнымъ пораженіемъ старыми, дореформенными судами броненосцевъ и въ теченіе послѣдней войны флоты тоже бездѣйствовали, и было одиночное сраженіе между линейнымъ броненосцемъ, и очень плохимъ и очень старымъ коммерческимъ судномъ, окончившееся не въ пользу броненосца.

Если къ этому историческому, краткому, но, я полагаю, вѣрному, очерку прибавить скорбный списокъ броненосныхъ судовъ, ушедшихъ, вмѣстѣ съ ихъ экипажами, на дно морское—*Каттенъ*, *Викторія*, *Фридрихъ*, *Русалка* и другія—и дополнить этотъ перечень поименованіемъ турецкихъ броненосцевъ, погибшихъ или пострадавшихъ отъ легкой русской сухопутной артиллеріи и отъ взрывовъ тогда бывшихъ въ дѣтствѣ миноносокъ, то невольно возникаетъ вопросъ: не пора ли серьезно подумать—слѣдуетъ ли продолжать затраты государственныхъ денегъ на созданіе такихъ плавающихъ и благополучно тонущихъ крѣпостей, каждая изъ которыхъ стоитъ милліоны, а всѣ вмѣстѣ, въ моментъ войны, для котораго онѣ и создаются, оказываются неспособными удовлетворить своему государственному назначенію?

По тому, что̀ мы видимъ сейчасъ, нельзя полагать, чтобы грядущій вѣкъ совершилъ желанное чудо. Чтобы люди въ политическихъ массахъ перестали дѣлать то, что̀ они дѣлаютъ въ одиночку, то-есть чтобы сильный не обижалъ слабаго. Поэтому до будущихъ идеальныхъ временъ задача каждаго правительства—быть сильнымъ, при условіи достиженія этой силы путемъ наименьшихъ жертвъ и наибольшей цѣлесообразности средствъ, употребляемыхъ для достиженія этой силы. Развитіе морской силы не состоитъ въ храненіи мертворожденныхъ „Русалокъ“ и даже не въ постройкѣ первоклассныхъ броненосцевъ — иногда благополучно и далеко плавающихъ.

Первоклассный броненосецъ, въ особенности русскій, имѣетъ неустранимый порокъ. При составленіи его проекта входятъ всѣ послѣдніе теоретическіе выводы науки, на нихъ разсчитаны всѣ данныя въ дюймахъ и линіяхъ: толщина брони, долженствующая охранять броненосца отъ вражьей бомбы, размѣръ орудія, достаточнаго потопить противника и т. д. Все подведено подъ цифры, все соображено и, справляясь по разнымъ книжкамъ, новое чудовище является какъ бы современнымъ совершенствомъ.

Но увы, все это теорія, на практикѣ выходитъ иначе: не успѣлъ начатый броненосецъ спуститься на воду, какъ на заводахъ Англіи и даже Германіи заложены другіе броненосцы, у которыхъ броневыя плиты толще и для нихъ готовятся на заводахъ Круппа и Вульвича орудія, легко пробивающія броню размѣра нашего новорожденнаго многомилліоннаго дѣтища, которому, такимъ образомъ, и не суждено достигнуть зрѣлаго возраста.

Къ счастію, въ этой конкурсной, въ запуски, игрѣ на разореніе сооруженіемъ морскихъ чудовищъ предусмотрѣно все, относящееся до заводовъ и матеріи, но игнорируется самое важное, обусловливающее успѣхъ—это то неизмѣримое и невзвѣшиваемое, что̀ перваго русскаго моряка, учителя и вождя Петра въ устьѣ Невы вело на палубы судовъ, имъ взятыхъ у Шведовъ, Астреля и Гедана, то, что̀ дало тому же Петру побѣду подъ Гангудомъ и отблескъ чего не разъ красною линіей проходилъ, если не по исторіи русскихъ судовъ, то чрезъ исторію русскихъ людей на морѣ.

Дайте почву этому чему-то, дайте судно, съ которымъ по словамъ нашего безсмертнаго поэта, „было бы близко все, что̀ далеко“, дайте просторъ духу и мысли и инициативѣ русскаго моряка, а не купорьте его надъ или подъ палубой водянаго урода, и вѣрьте, что ни слава флота, ни польза Россіи не потеряютъ, а только выиграютъ.

Вы говорите о союзѣ Россіи съ Франціей и о возможности союзнаго дѣйствія въ Средиземномъ морѣ эскадръ этихъ государствъ, для состава которыхъ могутъ быть полезными наши броненосцы.

На это прежде всего скажу: я одинъ изъ тѣхъ Русскихъ, которые, изъ любви къ Россіи, всегда тяготѣли къ дружбѣ съ Франціей.

Кажется, вамъ извѣстно, что я въ свое время получилъ нѣкоторую непріятность за просьбу о разрѣшеніи участвовать во французскомъ флотѣ въ началѣ войны съ Германіей. Упоминаю объ этомъ только для того, чтобы дать вамъ фактическое основаніе считать меня однимъ изъ горячихъ, убѣжденныхъ поклонниковъ тѣсной дружбы Россіи съ Франціей. Но, во-первыхъ, Россія обширна какъ отдѣльный міръ, и въ такихъ важныхъ вопросахъ, какъ оборона цѣлости нашего отечества и охрана національныхъ интересовъ, мы должны всѣ свои разсчеты и соображенія основывать не на условіяхъ того или другого поли-

тическаго союза, а на собственныхъ силахъ и потребностяхъ, которыя остаются также прочными, какъ существованіе нашего государства; прочность же политическихъ союзовъ не велика; зависитъ она отъ измѣненій международныхъ условій, отъ большей или меньшей талантливости или бездарности, а иногда и другихъ, еще болѣе случайныхъ качествъ лицъ, стоящихъ близко къ политикѣ.

О резонности союза съ Франціей сознавали многіе великіе умы и русскіе, и французскіе, а между тѣмъ на вредъ намъ и Французамъ дрались мы между собой при императорахъ: Павлѣ, Александрѣ I и при Николаѣ.

Врядъ ли въ нашемъ обширномъ отечествѣ найдется десятокъ развитыхъ русскихъ людей, которые бы не сознавали несуразность и немыслимость союза съ Нѣмцами, а между тѣмъ, не только исторія, но и память намъ указываютъ, что этотъ союзъ, хотя и съ нѣкоторыми перерывами, но существовалъ десятки лѣтъ, да еще титулуясь священнымъ, и на алтарь его принеслось не мало русскихъ интересовъ.

Одну изъ блестящихъ страницъ нынѣшняго благополучнаго царствованія, конечно составляетъ исповѣданіе національной политики внѣ зависимости отъ чужеземной рутинной гегемоніи.

Не знаю, существуетъ у насъ союзъ съ Франціей или нѣтъ, но на упроченіе дружбы съ ней смотрю какъ на явленіе крайне желательное.

Сердечно привѣтствую его и повторяю, что, какъ и масса Русскихъ, благоговѣю передъ мудростью Державнаго Руководителя нашей внѣшней политики, но сила защиты государства, сухопутная ли, морская ли, должна быть тѣмъ мечемъ, который могъ бы могуче разить врага, независимо отъ того, стоитъ ли рядомъ другъ и кто этотъ другъ. Присутствіе такого друга, какъ Франція, весьма можетъ быть полезно, но не необходимо.

Затѣмъ скажу второе: союзъ между государствами долженъ состоять изъ союза ихъ интересовъ и ихъ задачъ, но не въ соединеніи на одномъ театрѣ дѣйствій войскъ или эскадръ. Въ каждомъ народѣ есть свои черты и особенности, которыя онъ вноситъ съ собою и въ сраженія на сушѣ, и на палубы судовъ въ бою. Способный главный начальникъ сдѣлаетъ гораздо болѣе со своимъ собственнымъ отрядомъ, чѣмъ съ такимъ же отрядомъ или эскадрой, составленными на половину изъ разноязычныхъ и разнохарактерныхъ союзниковъ. Великій Наполеонъ во-

одушевлялъ своихъ легендарныхъ воиновъ указаніемъ на свидѣтельство вѣковъ, протекшихъ надъ пирамидами, и упоминаніемъ о солнцѣ прежнихъ побѣдъ. Не менѣе великій Суворовъ, крича пѣтухомъ, подымалъ на побѣды своихъ чудо-богатырей. Славный Сюркуфъ сваливался съ непріятельскими кораблями, крича „France et gloire“, а чесменскій Ильинъ, идя на утлой шлюпкѣ сжигать грозные корабли врага, произнесъ непечатное слово.

Каждому свое.

Повторяю, что, зная только доступное для всѣхъ, я не могу судить, насколько вѣрны слухи о союзѣ съ Франціей. Оффиціально не объявлено—значитъ нѣтъ, но если, чего Боже упаси, сегодня или завтра наступитъ роковой часъ необходимости серьезной войны, то, отвѣчая лишь на вашъ вопросъ о веденіи ея въ союзѣ съ Франціей, скажу, что я хотѣлъ бы видѣть Францію съ ними, но участвовать въ войнѣ при условіи несмѣшенія ни армій, ни судовъ [1]“.

---

[1] Эта «бесѣда» генерала Баранова получаетъ еще большее значеніе, если ее сравнить и дополнить выводами нашего лучшаго морскаго писателя, г. М. К., приведенными нами выше.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

		Стран.
	Вступленіе	1
I.	Сѣверъ Россіи въ историческомъ отношеніи	2
II.	Исторія Мурманскаго побережья	8
III.	Климатъ Сѣвера	15
IV.	Сѣверъ Россіи въ военно-морскомъ отношеніи	21
V.	Нашъ Сѣверъ и иностранцы	39
VI.	Желѣзная дорога на Мурманъ	54
VII.	Коммерческое значеніе нашего Сѣвера	71
VIII.	Экспедиціи для отысканія морскаго пути изъ Европы въ Сибирь.	104
IX.	Заключеніе	127
	Оглавленіе	146

Цѣна 1 р. 25 коп.